

Abrimos
nuevas vías al progreso

Itinere

Un nuevo líder en
concesiones de
infraestructuras de
transporte

Advertencia Legal

- El contenido de esta presentación se facilita con carácter meramente informativo.
- La información de carácter histórico se ha obtenido de las cuentas anuales de las distintas concesionarias y de la información pública facilitada por la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje.
- Las estimaciones sobre el futuro que se incluyen en esta presentación se basan en una serie de factores, entre otros, las condiciones económicas generales de los países en los que Itinere desarrolla su actividad (especialmente la inflación, tipos de interés y tipos de cambio), así como los volúmenes de tráfico supuestos. Las asunciones asumidas están sujetas a riesgos, conocidos y desconocidos, a incertidumbres y otros factores que podrían suponer que los resultados reales que se obtengan a futuro sean substancialmente diferentes a aquellos que se encuentran implícitos en estas estimaciones de futuro.
- Esta valoración no constituye, ni puede interpretarse como una oferta de venta, ni una invitación de compra. Igualmente, se facilita con efectos al 31 de diciembre de 2005 y no supone ningún compromiso por parte de Itinere en cuanto a su obligación de mantenerla actualizada.



Información contable

- La información financiera contenida en esta presentación se ha elaborado con dos criterios diferentes:
 - La información económica correspondiente al grupo consolidado Itinere está preparada de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y las interpretaciones derivadas de las mismas por los organismos competentes.
 - La de las sociedades concesionarias individuales se presenta siguiendo las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje. Puesto que el modelo de valoración se basa en el descuento de dividendos, y estos se pagan por las sociedades concesionarias en base a los resultados obtenidos bajo las normas antes indicadas, Itinere considera que es la forma más adecuada de facilitar la comprensión del modelo utilizado.
- Deben tenerse en cuenta que esta información ha sido preparada internamente por la compañía y en lo que se refiere al año 2005 no ha sido auditada, por lo que es posible que sea preciso introducir cambios.
- Además, en el caso de la información presentada bajo las NIIF:
 - Las normas que actualmente han sido emitidas y adoptadas por la UE están sujetas a las interpretaciones emitidas en cada momento por el IFRIC, asimismo el IASB podría emitir nuevas normas que podrían ser aplicadas de forma voluntaria por el grupo SyV para los ejercicios que comiencen a partir de 1 de enero de 2005.
 - Dado que es la primera vez que se aplican dichas normas a nivel internacional, no existe una experiencia detallada a la que recurrir para la resolución de determinadas cuestiones técnicas que puedan surgir durante la aplicación de dichas normas a los patrones de hechos no específicamente abordados por las NIIF.
 - Los cambios derivados de cualquiera de las cuestiones anteriores o de la evolución de la práctica del sector también podrían incidir en determinadas decisiones e interpretaciones adoptadas a día de hoy por el Grupo SyV en la preparación de la información recogida en este documento.



Índice



- Descripción de Grupo
 - Antecedentes y actividades 5-8
 - Estructura organizativa 9
 - Concesiones del Grupo 10-29
- Concesiones operativas: Descripción, operaciones, financiación y valoración
 - España 31-79
 - Portugal 80-95
 - Chile 96-126
 - Brasil 127-135
- Valoración Itinere 136-143



Antecedentes y actividades

- 2º grupo español por ingresos y kilómetros (19% de cuota) en concesiones de autopistas de peaje.
- Esta actividad se inicia a finales de 1996 con 1ª concesión para la construcción y explotación de una autopista de peaje en Chile (Elqui).
- Con la compra de Ena en octubre de 2003 se alcanza la madurez en este área.
- Participa en 33 concesionarias, que suponen un total de 3.486 kilómetros de autopistas, 19 kilómetros de ferrocarriles urbanos, participación en un aeropuerto y dos intercambiadores de transportes.
- Inversión en autopistas a diciembre de 2005 cercana a 5.600 millones de euros.



Autopistas
Concesiones Viales Infraestructura



Antecedentes y actividades



Actividad:
diseño,
financiación,
desarrollo,
puesta en
marcha y
gestión de todo
tipo de
concesiones

La cabecera
del grupo es
Itinere, filial
91,37% del
grupo SyV
(hay put y call
con Caixa
Nova para
adquirir el %
restante)

Demostrado
potencial de
crecimiento,
basado en la
generación de
nuevos proyectos
desde su
creación o por
adquisiciones de
proyectos ya en
explotación.

Dilatada
experiencia de
equipos en
gestión
operativa



Put y Call con Caixa Nova

- Con fecha 23 de diciembre de 2005 se firma con Caixa Nova, sendos contratos de concesión de derecho de opción de compra-venta sobre las acciones que dicha entidad tiene de Itinere Infraestructuras, S.A.
- La entidad financiera tiene 12.113.908 de acciones de Itinere, representativas de un 8,624% del capital social.
- Como contraprestación por la concesión de la opción de compra, las partes han establecido el precio de 6 millones de euros.
- Como contraprestación por la concesión de la opción de venta, las partes han establecido el precio de 4 millones de euros.
- La opción de compra podrá ejercitarse libremente, sin condicionante previo alguno, en cualquier momento del período comprendido entre el 1 de diciembre de 2008 y el 31 de diciembre de 2008, ambas fechas inclusive y, bajo ciertas condiciones, desde el 1 de enero de 2006.
- El precio unitario por cada acción de Itinere se establece en la cantidad de 10,566 euros, por lo que el importe total de la compra-venta ascenderá a $(12.113.908 \times 10,566) = 127,9$ millones de euros.



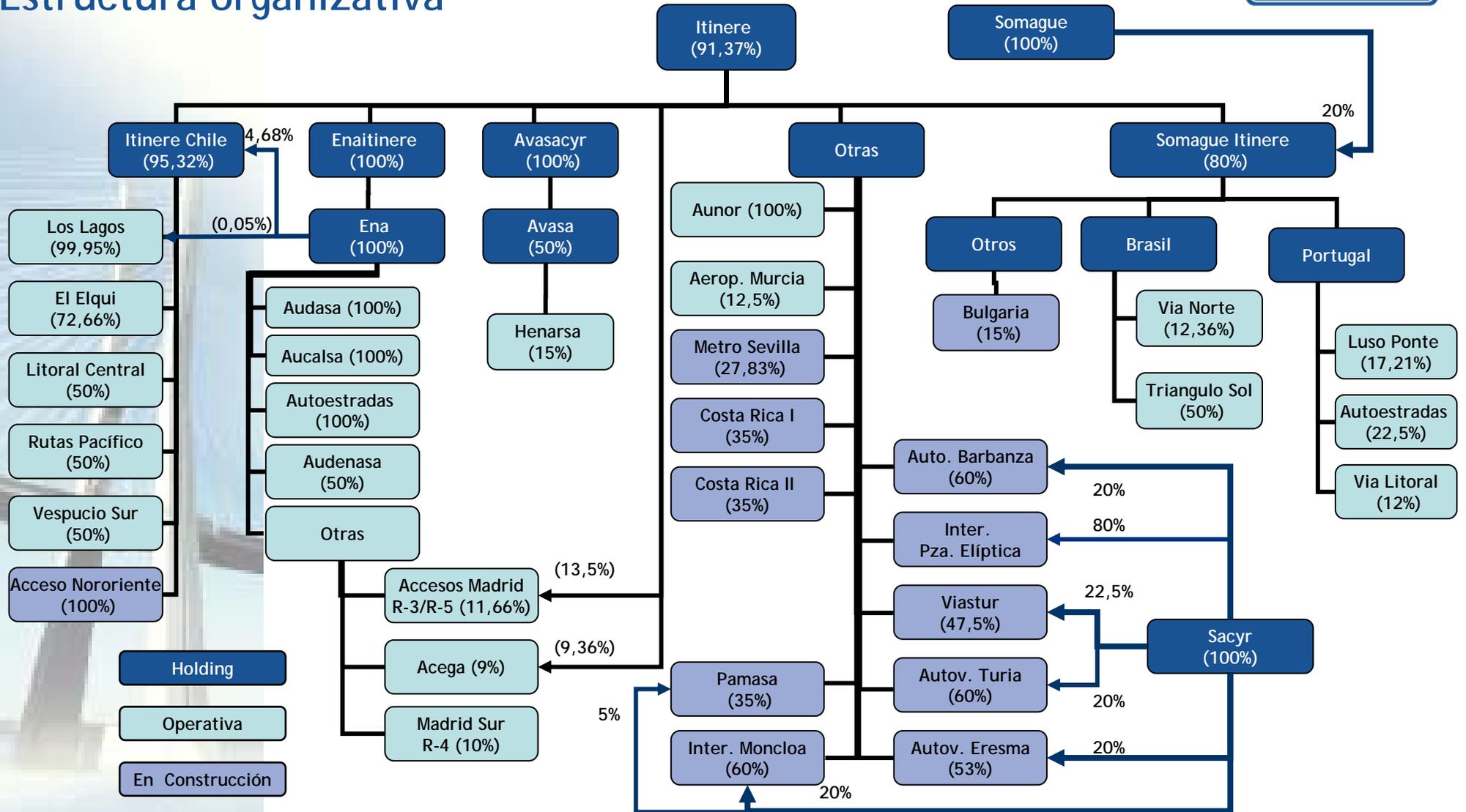
Antecedentes y actividades

- La cabecera del grupo es Itinere Infraestructuras, filial 91,37% del grupo SyV, cuya principal actividad es la definición estratégica, selección de zonas geográficas y la contratación, desarrollo y financiación de nuevas concesiones, así como el control y supervisión de las operativas.
- Grupo Itinere* cuenta con un equipo de gestión de 28 personas, con más de 20 años de experiencia en el sector y que mantiene todas las actividades operativas en manos de cada una de las sociedades prestatarias del servicio de concesión (con una plantilla conjunta de 1.423 personas).
- La actividad de financiación se estructura en su totalidad vinculada a la generación de caja de cada concesionaria, con un elevado uso de financiación ajena afecta a cada proyecto.
- La existencia de un marco muy regulado, junto con la alta recurrencia de ingresos del negocio, dada su naturaleza de servicio público, permiten una elevada capacidad de autofinanciación en cada proyecto y un incremento de la rentabilidad para Itinere como accionista.

(*)servicios corporativos de Itinere-Ena.



Estructura organizativa



- Holding**
- Operativa
- En Construcción



Concesiones del Grupo: Longitud y localización



% Control	Nombre de la concesionaria	Nº de Km	País	Localización
Gestión (Integ. Global)	Audasa	215,1	España	Noroeste de España. Tramo Ferrol-Tuy (Galicia)
	Audenasa	112,6	España	Norte de España. Tramo Tudela-Irurzun (Navarra)
	Aucalsa	86,8	España	Norte de España. Tramo Leon-Campomanes (Asturias)
	Aunor	62,0	España	Sureste de España. Tramo Alcantarilla-Caravaca (Murcia)
	Autoestradas de Galicia	57,6	España	Noroeste de España. Tramo Coruña-Carballo y Puxeiros-Val Miñor (Galicia)
	Autovía del Turia	52,9	España	Este de España. Tramo Valencia-Losa del Obispo (Levante)
	Viastur	24,3	España	Norte de España. Tramo Oviedo-Gijón (Asturias)
	Autovía del Eresma	48,5	España	Centro-norte de España. Tramo Segovia-Cuellar
	Autovía del Barbanza	40,0	España	Noroeste de España. Tramo Padrón-Ribera (Galicia)
	Intercambiador Moncloa	0,0	España	Centro de España. En el centro urbano de Madrid
	Intercambiador Pza. Elíptica	0,0	España	Centro de España. En el centro urbano de Madrid
	El Elqui	228,7	Chile	Centro-norte de Chile. Tramo Los Vilos-La Serena
	Los Lagos	135,2	Chile	Sur de Chile. Tramo Río Bueno-Puerto Montt
	Autopista Nororiente	21,5	Chile	Centro de Chile. Tramo Santiago-Centenario/Avda. Valle y Ruta 5 Norte
Co-gestión (Integ. Proporc.)	Avasa	294,4	España	Norte de España. Tramo Zaragoza-Bilbao
	Rutas del Pacífico	141,6	Chile	Centro de Chile. Tramo Santiago-Valparaíso-Viña del Mar
	Red Vial Litoral Central	79,9	Chile	Centro de Chile. Tramo Cartagena-Algarrobo. Variante las Pataguas
	Autopistas del Valle	65,8	Costa Rica	Centro de Costa Rica. Tramo San Ramón-San José (Aeropuerto)
	Costa Rica II	76,8	Costa Rica	Centro de Costa Rica. Tramo San José-Puerto Caldera
	Triángulo do Sol	442,2	Brasil	Este de Brasil. Región de Araquairá (Sao Paulo)
Vespucio Sur	24,0	Chile	Centro de Chile. Tramo Ruta 78 - Avda. Grecia	
Participadas (P. Equiv. + I.F.)	Autopistas Madrid Sur	93,5	España	Centro de España. R-4/M-50 Tramo M 40- Ocaña (Madrid)
	Accesos de Madrid	90,3	España	Centro de España. R-3/R-5/M-50 Tramo M 30- Arganda del Rey/Navalcarnero (Madrid)
	Henarsa	80,3	España	Centro de España. R-2 Tramo M 40- Guadalajara (Madrid)
	Acega	56,7	España	Noroeste de España. Tramo Santiago de Compostela-Alto S. Domingo (Galicia)
	Ctra. Palma-Manacor	41,7	España	Islas Baleares. Tramo Palma de Mallorca-Manacor (Mallorca)
	Metro de Sevilla	19,0	España	Suroeste de España. Línea 1 Metropolitano Sevilla (Andalucía)
	Aerop. Murcia	0,0	España	Sureste de España. Murcia
	Autoestradas do Atlántico	170,0	Portugal	Centro de Portugal. Tramo Río Maior-Leiria y Caldas da Rainha- Santarem y Marinha Grande
	Vía Litoral	44,2	Portugal	Portugal-Isla de Madeira. Autopista ER 101
	Lusoponte	20,4	Portugal	Centro de Portugal. Puentes Río Tajo (Lisboa)
	Vía Norte	236,1	Brasil	Este de Brasil. Región de Riberão Preto (Sao Paulo)
Trakia Motorway	443,0	Bulgaria	Tramo Kalotinas Bourgas. Cruza el país de este a oeste	
TOTAL		3.505,1		



Concesiones del Grupo: Localización



Concesiones del Grupo: Localización en España-Operativas



Concesiones del Grupo: Localización en España-Construcción



Concesiones del Grupo: Localización en Portugal



Concesiones del Grupo: Localización en Chile-Operativas



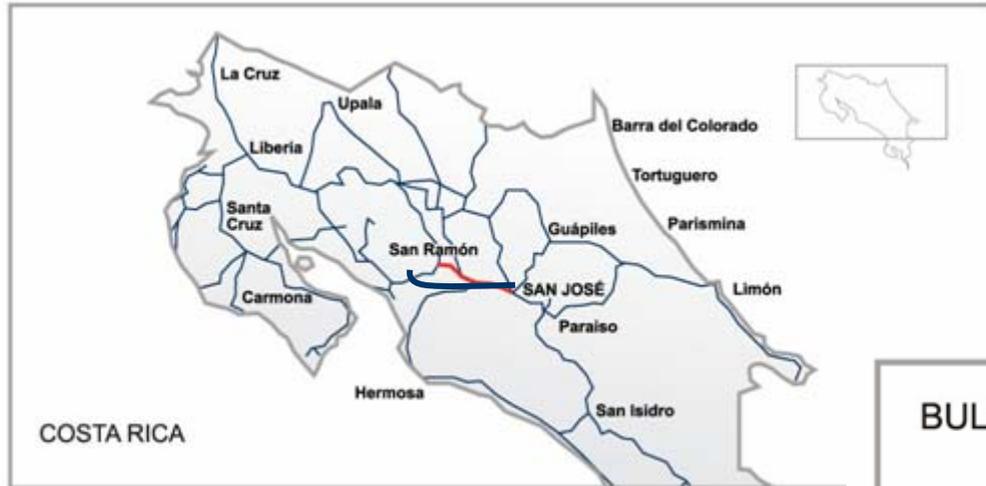
Concesiones del Grupo: Localización en Chile-Construcción



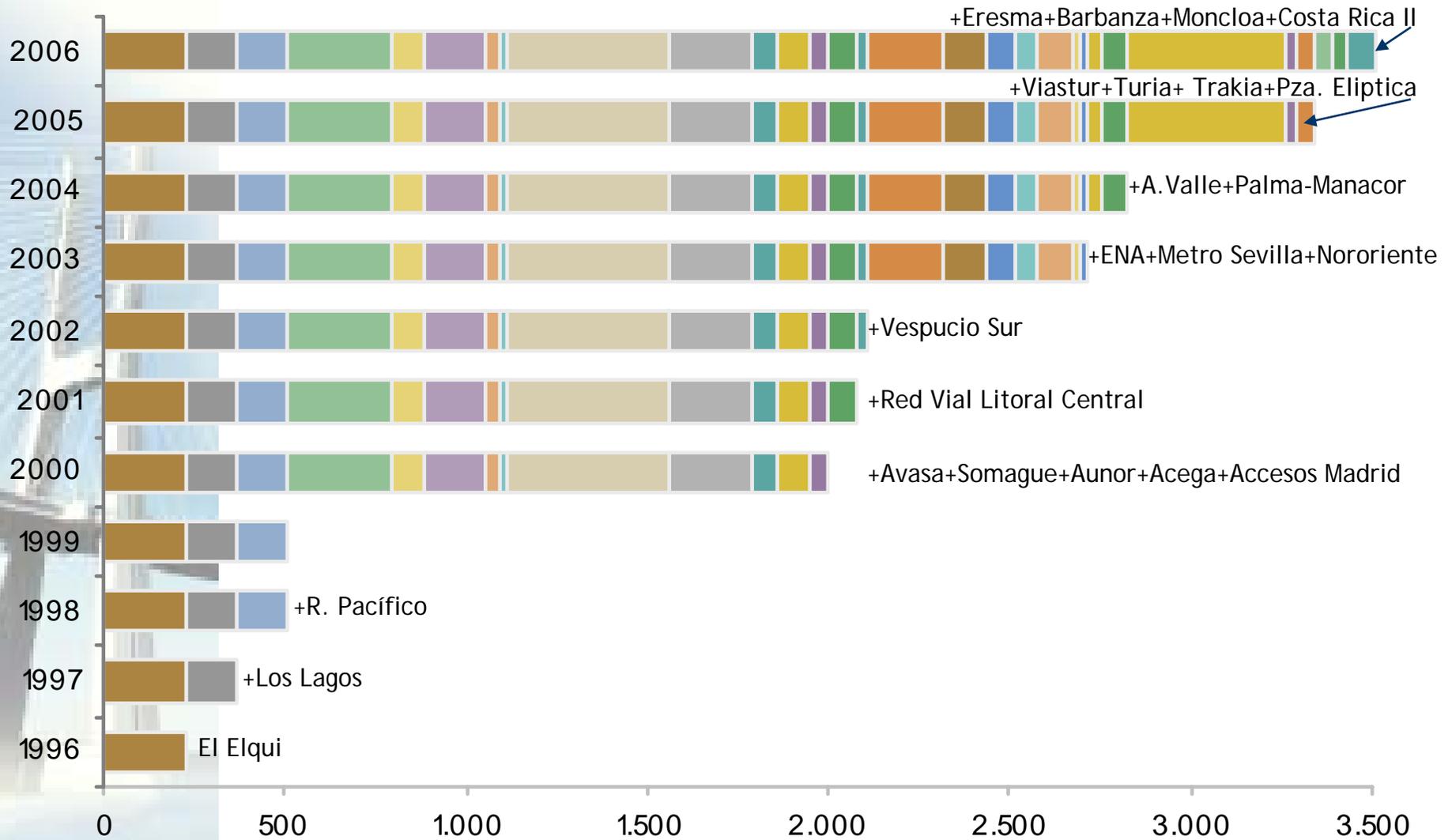
Concesiones del Grupo: Localización en Brasil



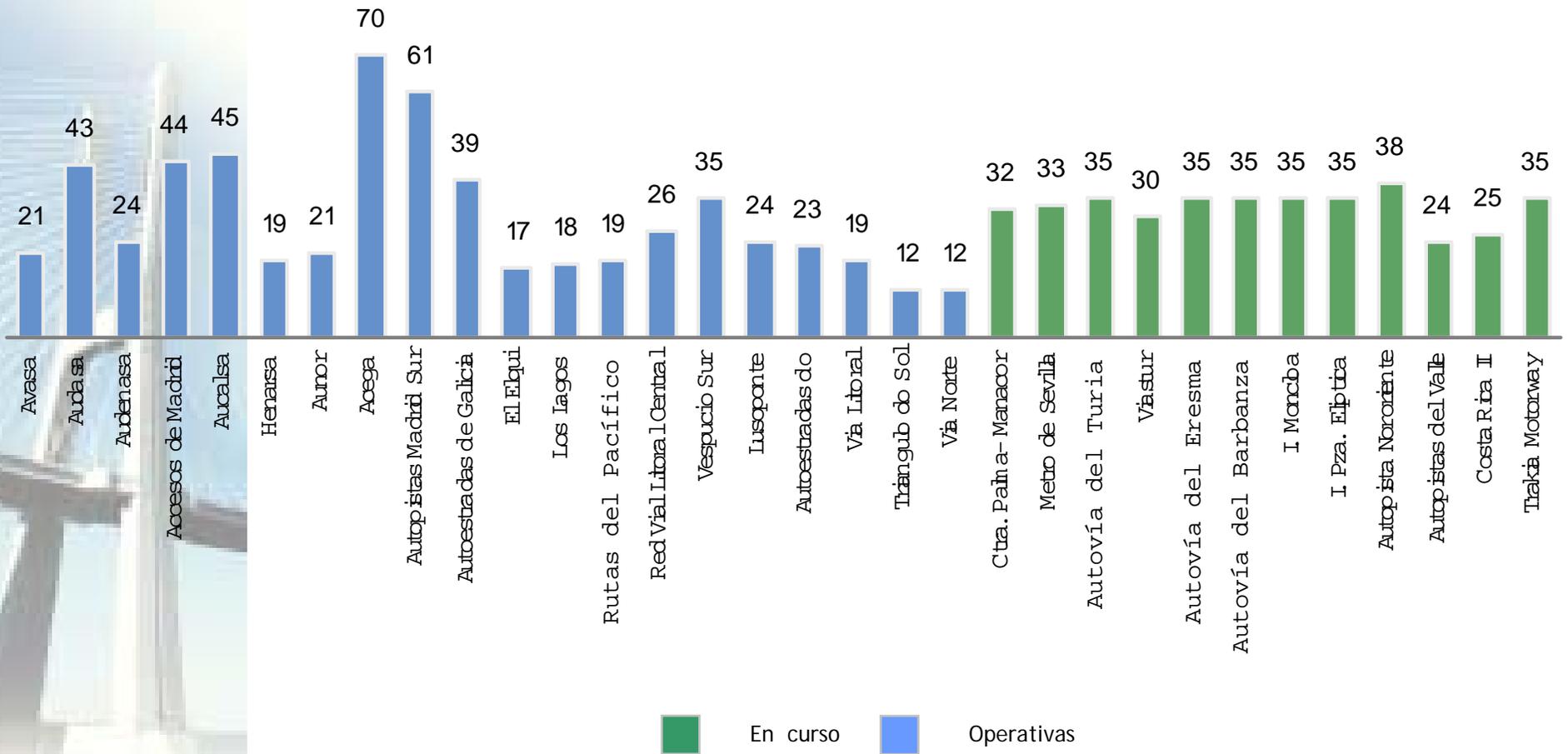
Concesiones del Grupo: Otras Localizaciones



Concesiones del Grupo: Kilómetros



Concesiones del Grupo: Duración de contratos (años vida útil restante)



Concesiones del Grupo: Principales magnitudes consolidadas



MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Cifra de Negocios	363,0	322,9	12,4%
EBITDA	287,1	252,6	13,7%
<i>EBITDA/Cifra de Negocios</i>	<i>79,1%</i>	<i>78,2%</i>	<i>0,9</i>
B° NETO	-48,0	-56,9	15,6%
<i>B° NETO/Cifra de Negocios</i>	<i>-13,2%</i>	<i>-17,6%</i>	<i>4,4</i>
CASH FLOW	96,3	63,4	52,6%



Concesiones del Grupo: Ingresos por zona geográfica



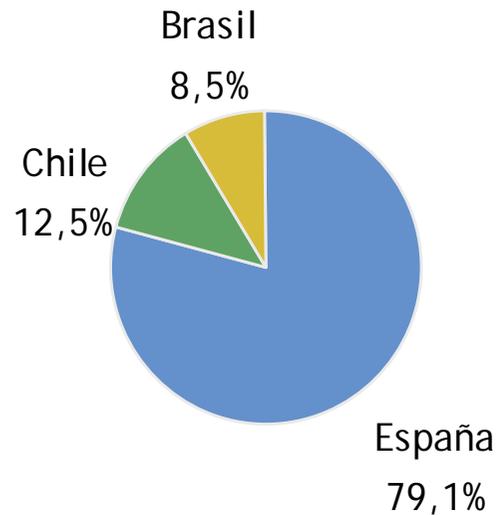
País	Nombre de la concesionaria	C. Negocios consolidables	% s/ Total	Ebitda consolidable	% s/ Total	B. neto atribuible	% s/ Total
España	Audasa	126,6	34,9%	105,2	36,6%	3,3	-6,8%
	Avasa	64,8	17,8%	53,5	18,6%	11,1	-23,1%
	Audenasa	36,6	10,1%	29,5	10,3%	2,9	-6,0%
	Aucalsa	32,7	9,0%	22,8	7,9%	-7,6	15,8%
	Aunor	10,3	2,8%	8,4	2,9%	0,0	-0,1%
	Autoestradas de Galicia	11,5	3,2%	5,4	1,9%	0,5	-1,0%
	Itinere+Enaitinere+Avasacyr	1,3	0,4%	-3,8		-63,0	131,3%
	Otras	1,7	0,5%	0,6	0,2%	-13,4	28,0%
Portugal	Otras	1,8	0,5%			-2,4	
Chile	El Elqui	12,3	3,4%	17,0	5,9%	13,9	-29,0%
	Los Lagos	11,1	3,1%	13,0	4,5%	17,5	-36,4%
	Rutas del Pacífico	17,5	4,8%	14,1	4,9%	-10,8	22,4%
	Red Vial Litoral Central	1,9	0,5%	1,9	0,7%	-1,6	3,4%
	Vespucio Sur	0,7	0,2%	0,5	0,2%	-0,4	0,8%
	Itinere Chile	0,2	0,1%	-0,6		-4,1	8,5%
	Otras	1,2	0,3%	2,7	0,9%	1,6	-3,2%
Brasil	Triangulo do Sol	27,5	7,6%	16,9	5,9%	5,0	-10,4%
	Otras	3,1	0,9%	0,3	0,1%	-0,4	0,8%
Costa Rica	Otras	0,1	0,0%	-0,1		0,0	0,1%
TOTAL		363,0	100%	287,1	100%	-48,0	100,0%



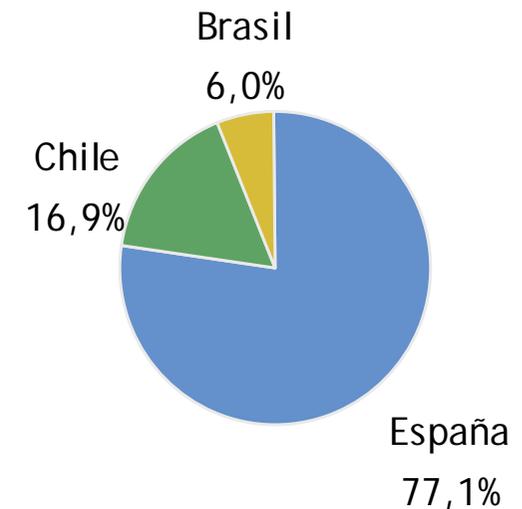
Concesiones del Grupo: Evolución de Ingresos y Ebitda



Ingresos por zona geográfica
(dic. 05)



Ebitda por zona geográfica
(dic. 05)



- El peso de las concesiones españolas es muy elevado, destacando Audasa y Avasa, que supusieron el 52,7% de los ingresos y un 58,4% del Ebitda en 2005.



*Ena consolidado a año completo

Concesiones del Grupo: Inversión total

MII Euros

% Control	Nombre de la concesionaria	% participación	Inmovilizado consolidable	Inversión pendiente*	Fondos propios	Deuda consolidable
Gestión (Integ. Global)	Audasa	100,0%	2.295,6		443,5	802,8
	Audenasa	50,0%	432,9		192,4	75,8
	Aucalsa	100,0%	786,1		345,1	280,5
	Aunor	100,0%	97,0		17,9	51,2
	Autoestradas de Galicia	100,0%	170,7		30,0	13,9
	Autovía del Turia	80,0%	5,5	444,5	5,4	0,0
	Viastur	75,0%	5,3	184,7	10,7	0,0
	Autovía del Eresma	73,0%	0,0	285,0	0,0	0,0
	Autovía del Barbanza	80,0%	0,0	107,0	0,0	0,0
	Intercambiador Moncloa	80,0%	0,0	100,0	0,0	0,0
	Intercambiador Pza. Elíptica	80,0%	0,0	40,0	0,0	0,0
	El Elqui	72,7%	256,5		117,4	121,2
	Los Lagos	100,0%	268,5		109,1	143,5
	Autopista Nororiental	100,0%	33,1	127,2	15,3	0,0
Co-gestión (Integ. Proporc.)	Avasa	50,0%	666,2		284,6	291,6
	Rutas del Pacífico	50,0%	210,0		57,4	161,7
	Red Vial Litoral Central	50,0%	41,6		13,2	43,4
	Autopistas del Valle	35,0%	0,4	93,1	8,5	0,0
	Costa Rica II	35,0%	0,0	44,5	0,0	0,0
	Triángulo do Sol	50,0%	50,9		26,2	27,3
Vespucio Sur	50,0%	144,0		35,4	132,0	
Participadas (P. Equiv. + I.F.)	Autopistas Madrid Sur	10,0%	20,1		0,0	0,0
	Accesos de Madrid	25,2%	37,0		199,4	0,0
	Henarsa	7,5%	2,7		86,3	0,0
	Acega	18,4%	2,3		28,8	0,0
	Ctra. Palma-Manacor	40,0%	7,0	0,0	14,0	0,0
	Metro de Sevilla	27,8%	23,9	0,0	86,0	0,0
	Aerop. Murcia	12,5%	0,1		0,9	0,0
	Autoestradas do Atlántico	22,5%	10,5		1,0	0,0
	Vía Litoral	12,0%	0,9		0,0	0,0
	Lusoponte	17,2%	2,6		53,3	0,0
	Vía Norte	12,4%	3,9		0,0	0,0
Trakia Motorway	15,0%	0,0	20,0	0,0	0,0	
TOTAL			5.575,4	1.446,0	2.182,0	2.144,8

* En el caso de la participadas corresponde a la inversión en capital.



- Enaitinere tiene deuda por 1.251,1 millones de euros
- Avasacyr tiene deuda por 134,9 millones de euros
- Itinere S.A tiene deuda por 153,3 millones de euros
- Deuda total del grupo Itinere = 3.684 millones de euros, si se eliminan los gastos de formalización por las NIFF la deuda bruta asciende a 3.639 millones de euros con una tesorería de 68,5 millones de euros.



Concesiones del Grupo: Estructura de financiación



Apalancamiento

Tipo de financiación

Cobertura

Coste de la deuda

Vencimiento

- El carácter de concesiones de servicio público permite un elevado uso de la financiación ajena (3.684 millones de euros en deuda bruta).
- 95% de la deuda es financiación de proyecto, vinculada a la generación de caja de cada concesión.
- Un 67,1% está asegurada.
- El coste medio de la deuda está en el 4,0%.
- Mas del 90% de la deuda tiene vencimiento a más de 5 años.



Concesiones del Grupo: Refinanciaciones



Las operaciones que se relacionan a continuación no sólo suponen una sustancial reducción del gasto financiero, sino también ampliar la vida media de la deuda, reducir los “covenants” financieros y flexibilizar los compromisos y garantías.

- Emisión de obligaciones de Avasa por 200 millones de euros a 10 años al 3,55%. (Coste anterior = euribor más un margen de 110p.b.)
- Préstamo sindicado Avasa por 368 millones de euros a 7 años con un coste de euribor más margen de 37,5p.b. (Coste anterior = euribor más margen de 110p.b.).
- Refinanciación de Avasacyr por un importe de 144,3 millones de euros durante un periodo de 7 años y con un tipo de interés de euribor más 42,5 p.b. (Coste anterior = euribor más margen de 110p.b.)
- Refinanciación de Ena por un importe de 1.248,8 millones de euros, con un tipo de interés de euribor más 65p.b. (inferior en 115 p.b. al anterior). Además, el nuevo plazo de amortización es de 8 años (hasta finales de 2013), cuando el anterior expiraba en 2010, permitiendo eliminar, asimismo, las comisiones de disponibilidad del crédito concesionarias con su cancelación.
- Emisión de obligaciones de Audasa por importe de 63,5 millones de euros a 10 años al 3,32%. (Coste anterior = 5,13%).
- Préstamo sindicado de Audenasa por 53,2 millones de euros a 7 años al euibor más 37,5p.b. (Coste anterior = 4,47%).
- Refinanciación de Los Lagos y Elqui a moneda local. El importe total de la operación asciende a 300 millones de euros y los nuevos plazos de amortización se establecen en 2019 para Los Lagos y 2015 para Elqui. Permite el pago de dividendos todos los años desde 2005 en adelante y eliminar el riesgo de cambio.



Concesiones del Grupo: Estructura de financiación



MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	1.300,6	Euro - UF	4,1%	102,3	1.198,3
	Préstamos y otros	2.085,5	Euro - UF	4,0 %	142,2	1.943,2
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	139,4	Euro - UF	4,2%	139,4	0,0
	Préstamos y otros	158,7	Euro - UF	3,2%	158,7	0,0
TOTAL		3.684,2	Euro - UF	4,0 %	14,7%	85,3%

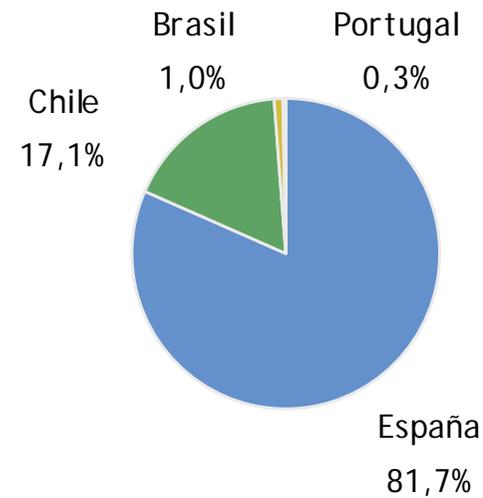


Concesiones del Grupo: Desglose geográfico



Capital empleado por zona geográfica

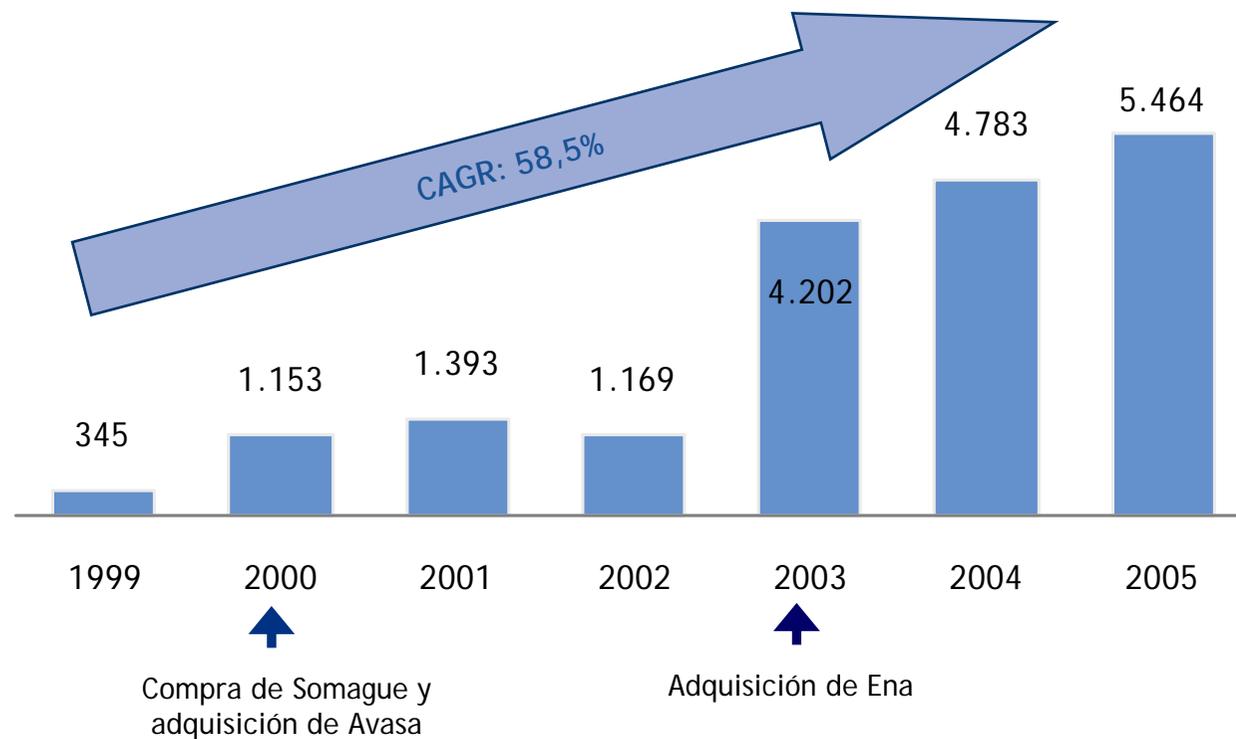
Inmovilizado atribuible (material + financiero) a 31 de diciembre de 2005

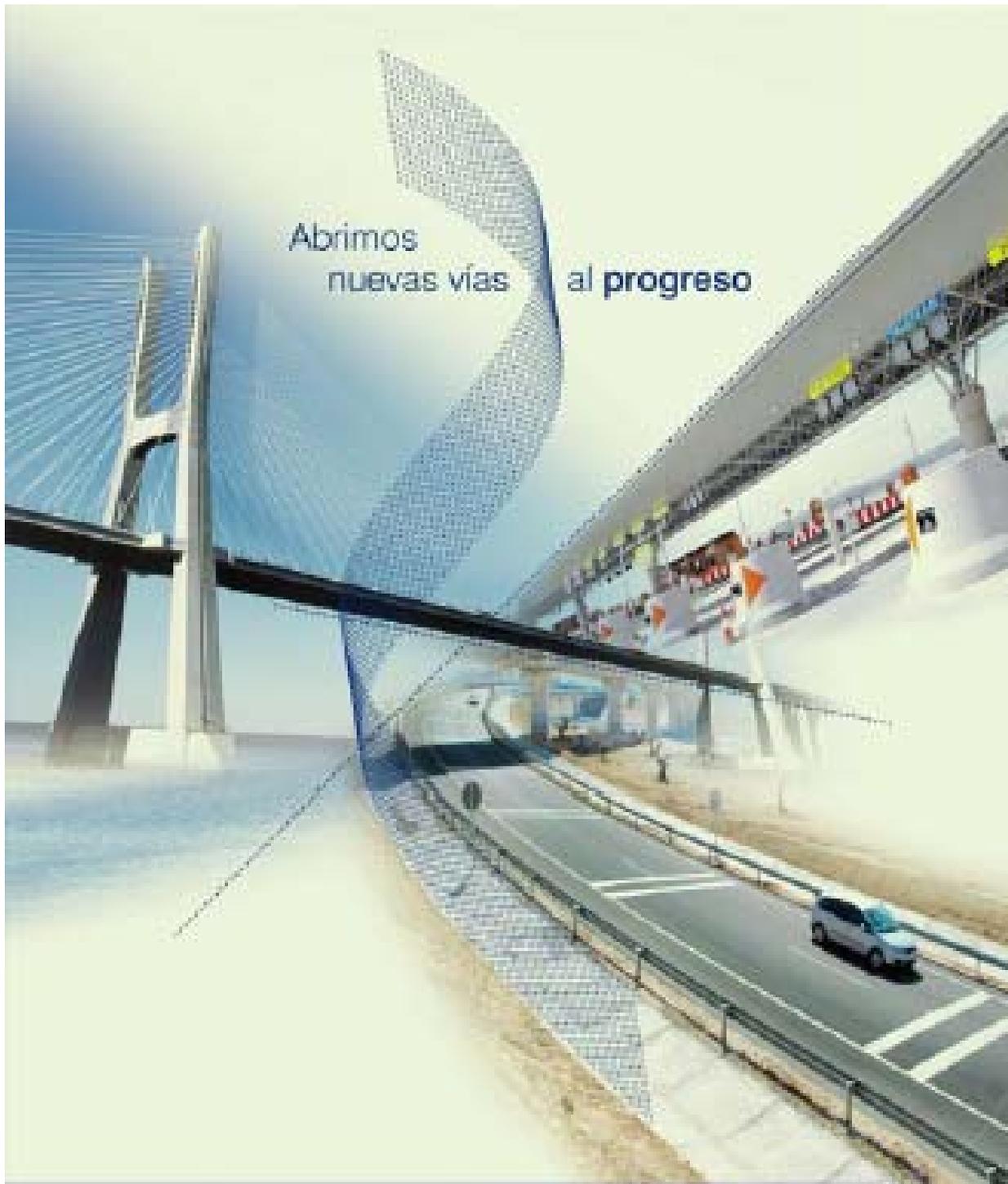


- El mercado español tiene un peso mayoritario, con el 81,7% del inmovilizado atribuible a Itinere.



Concesiones del Grupo: Inversión en inmovilizado material realizada

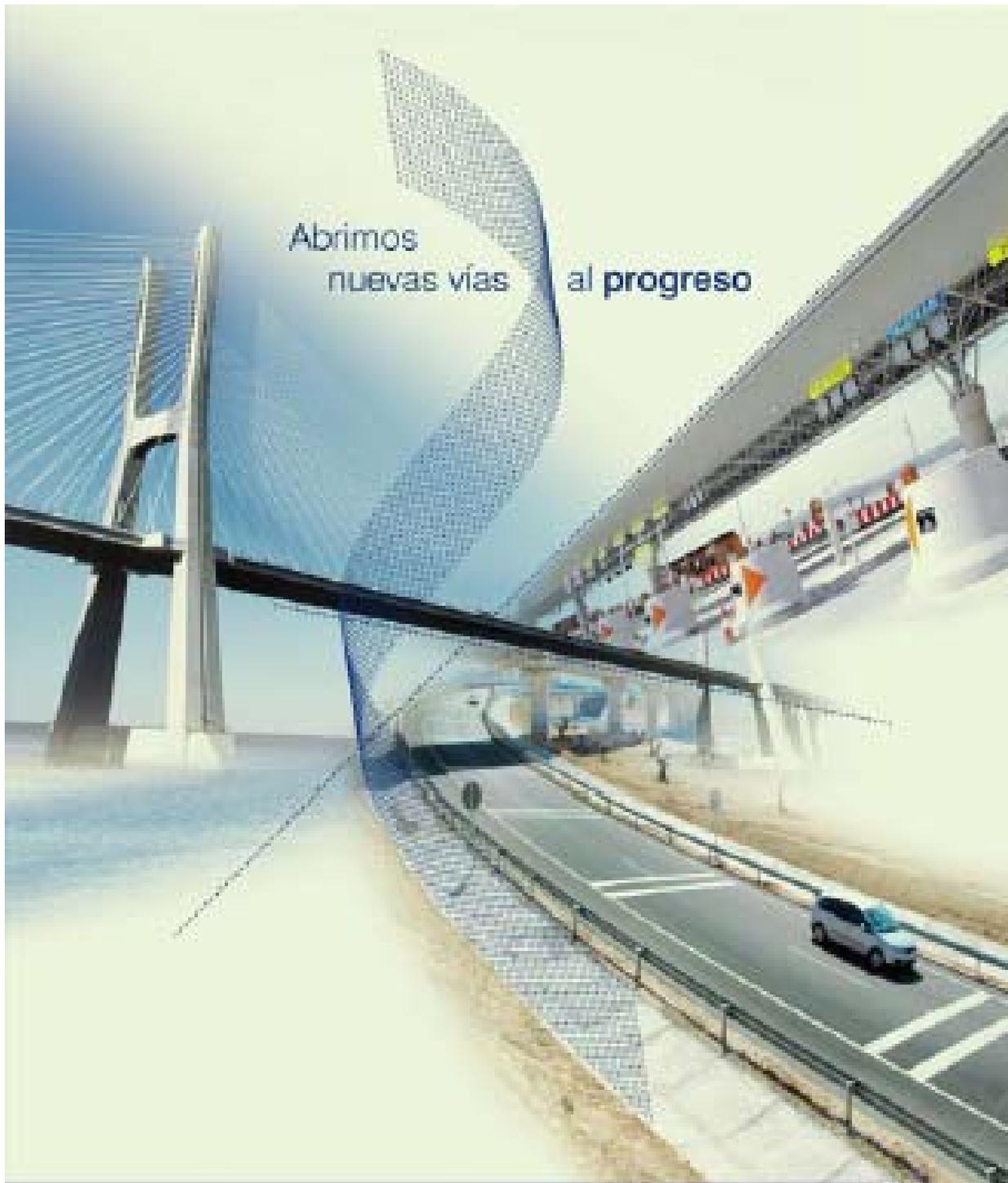




Abrimos
nuevas vías al progreso

Itinere

II. Concesiones Operativas
Descripción
Operaciones
Financiación
Valoración



Abrimos
nuevas vías al progreso



II: Concesiones Operativas: A-ESPAÑA

Marco sectorial

- **Regulador/concesionario:** El Ministerio de Fomento es el organismo concedente de la mayoría de las concesiones, aunque los gobiernos regionales también tienen capacidad y actividad desarrollada en los últimos años. El sistema dominante es el peaje al usuario, aunque las CCAA han utilizado también el peaje en sombra (con cargo al contribuyente).
- **Marco contractual:** contrato de desarrollo, financiación, explotación y mantenimiento de infraestructuras viarias, sometido al compromiso de equilibrio económico - financiero contenido en la legislación sectorial.
- **Regulador tarifario:** La tarifa se revisa y autoriza anualmente.
 - **Concesiones de la Administración Central:** Revisión anual el 1 de enero según la media de crecimiento mensual del IPC del año anterior registrado a partir del mes de octubre de cada ejercicio y ajustado por el nivel de tráfico generado.
 - **Concesiones Administraciones Regionales:** Revisión anual a finales del primer trimestre de cada año (al 95%/100%) según el IPC interanual registrado en el año anterior.
- La supervisión del cumplimiento del marco concesional corresponde a la Delegación del Gobierno para sociedades concesionarias, dependiente del Ministerio de Fomento o de aquella otra administración concedente.
- La supervisión incluye, entre otras actividades, la censura anual de cuentas, derecho de acceso al Consejo de Administración, la aprobación para emisiones de deuda, reglamento de servicio y revisiones anuales del estado de la infraestructura.

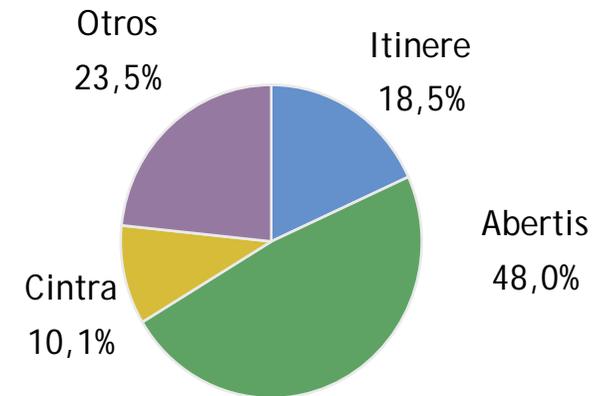




Dimensión del sector y posición competitiva de Itinere

Distribución del sector en España:

El sector cuenta con 3.257 kilómetros de autopistas de peaje en explotación, con una cuota para Itinere del 18,5%.



Fuente: Dirección General de Carreteras



AUDASA: Datos básicos

- Fecha de concesión: 16 de octubre de 1973.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: AP-9, tramo entre Ferrol y Tuy (215 Km.) como unión entre la dorsal atlántica gallega y Portugal.
- Duración de la concesión: 75 años.
- Fecha de término: 18 de agosto de 2048.
- Itinere compró el capital mediante la adquisición de su cabecera al 100%, Ena.



AUDASA: Descripción

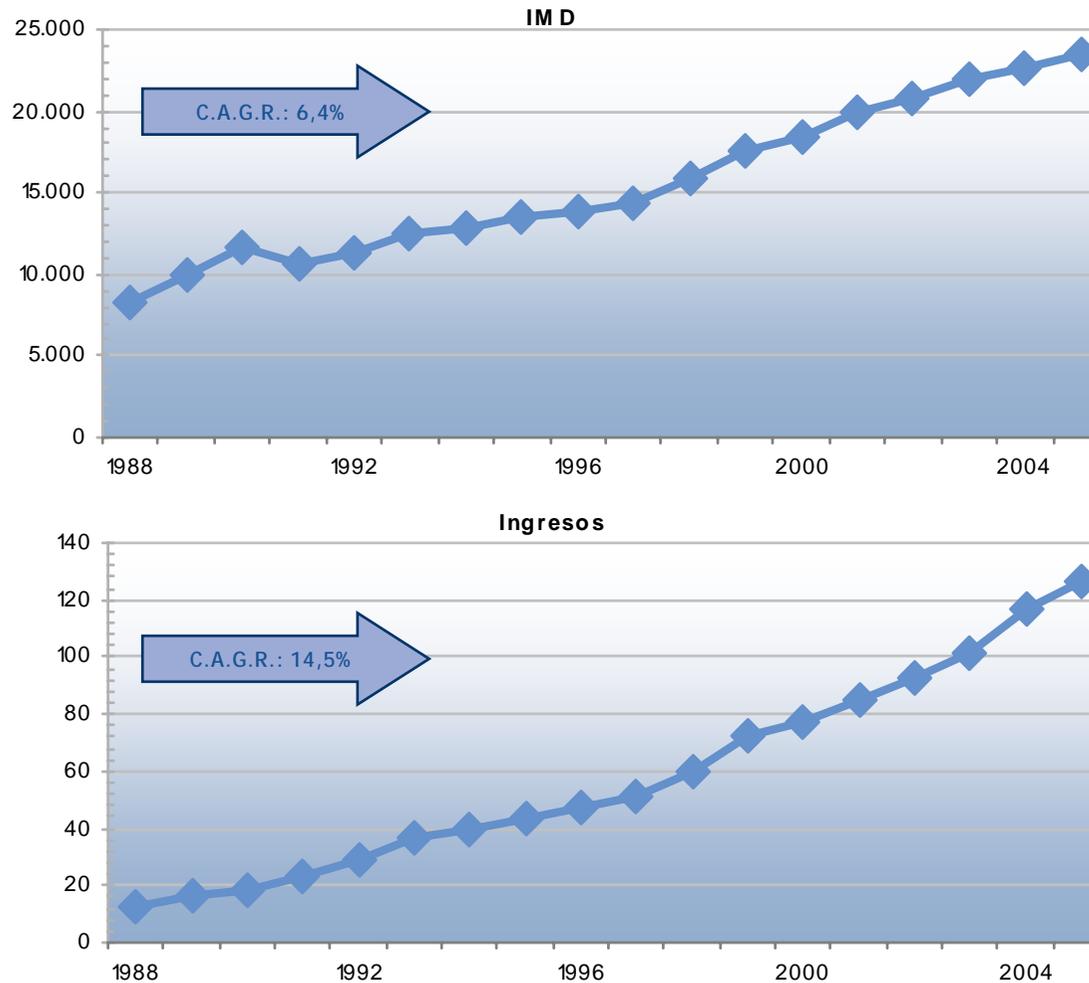


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la autopista que comunica el norte con el sur de la fachada atlántica gallega con 215 kilómetros de longitud (Ferrol-Frontera Portuguesa), y conecta con la A-3 con destino a Lisboa.
- La autopista fue adjudicada a finales de 1973 con el primer tramo puesto en funcionamiento, entre A Barcala y Santiago Norte, en 1979.
- La orografía de la zona, con 453 pasos, 99 puentes y viaductos, 4 puentes singulares y 7 túneles, hacen de la vía una infraestructura insustituible para el fuerte tráfico que registra la zona, la de mayor concentración socio-económica de Galicia.
- En 2000 se incorporó un tramo adicional (Acceso Norte a Ferrol) y se amplió el periodo concesional hasta 2048 (hasta 75 años). Este tramo fue abierto, junto con el de Rebullón - frontera portuguesa, a finales de 2003. Además, se acordó una rebaja tarifaria media del 7%, que es compensada por la Administración anualmente.



AUDASA: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de usos y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 23.556 vehículos, con un crecimiento en el año del 4,4%, pese a que 2004 fue Año Santo Xacobeo.
- El crecimiento acumulado del tráfico en los últimos 5 años (2000-2005) ha sido del 5,1%.



AUDASA: Evolución operativa 2004-2005



AUDASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	126,6	118,3	7,1%
Gastos Operativos	-21,4	-24,2	-0,5%
EBITDA	105,2	94,1	8,8%
Amortiz. Técnica	-4,8	-4,7	3,6%
F. Reversión	-14,0	-13,1	7,1%
EBIT	86,4	76,3	9,3%
Gastos Financieros	-37,8	-39,1	-15,4%
Gastos Financieros Difer.	17,3	20,5	-15,7%
Rdo. Ordinario	65,8	54,8	20,2%
BAI	63,4	57,4	10,3%
Impuestos	-22,2	-20,1	10,3%
B. Neto	41,2	37,3	10,3%
Capex Mantenimiento*	2,8	27,1	-
Cash Flow libre	40,0	7,5	433,1%

* En 2004 se produce la liquidación de la inversión de nuevos tramos. El capex de mantenimiento es 1,8 millones de euros.

Aspectos relevantes:

- Baja estacionalidad. Usuarios de tipo laboral, con suaves puntas en verano (junio/ septiembre).
- Tipo de usuario: 90,4% vehículos ligeros.
- Según acuerdo de febrero de 2000 (RD 7/99) se acordó un 7% de rebaja, aplicada íntegramente en el tramo sur.
- Sistema de facturación (2005): 36% efectivo, 9% tarjeta Audasa, 25% peaje dinámico, 23% tarjeta de crédito y la compensación de la Administración por la rebaja: 7%. El peaje dinámico se inició en abril de 2003.
- Economías de redes: centro de control compartido con Autoestradas de Galicia. Gestión de facturación y servicios de mantenimiento unificados.

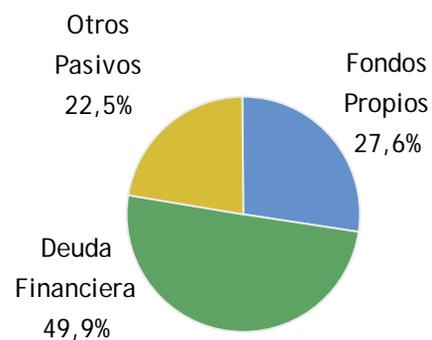


AUDASA: Estructura de balance



AUDASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	1.442	1.443	Fondos Propios	444	435
En explotación	1.442	1.443	Deuda Financiera	803	806
En curso	0	0	Fondo Reversión	178	164
Ctas. Periodificación	139	124	Otros Pasivos	186	192
Otros Activos	30	30			
TOTAL	1.610	1.597	TOTAL	1.610	1.597



AUDASA: Estructura de endeudamiento



AUDASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	732,8	Euro	4,0%	95,3	637,5
	Préstamos y otros	-	-	-	-	-
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	66,0	Euro	4,7%	66,0*	0,0
	Préstamos y otros	3,9	Euro	5,1%	3,9	0,0
TOTAL		802,8	Euro	4,1%	20,6%	79,4%

No incluye anticipos reintegrables (sin interés) de la administración por 118,8 millones de euros. Ajustado el coste sería de 3,5%

- Durante el año 2006 (entre abril y mayo se refinanciará la emisión de obligaciones por importe de 66 millones de euros que tienen vencimiento en este año.



AUDASA: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,0%	2,0%
Tráfico	7,0%	7,0%	6,0%	5,0%	3,0%	3,0%

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	28.397
Dividendos	14.786



AUDENASA: Datos básicos

- Fecha de concesión: 28 de julio de 1973.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: AP-15, tramo Irurzun-Tudela en Navarra (112,6 Km.).
- Duración de la concesión: 56 años.
- Fecha de término: 30 de junio de 2029.
- Itinere compró el 50% del capital mediante la adquisición de Ena, que posee el control de gestión.
- Otros accionistas: Gobierno de Navarra (50%).



AUDENASA: Descripción

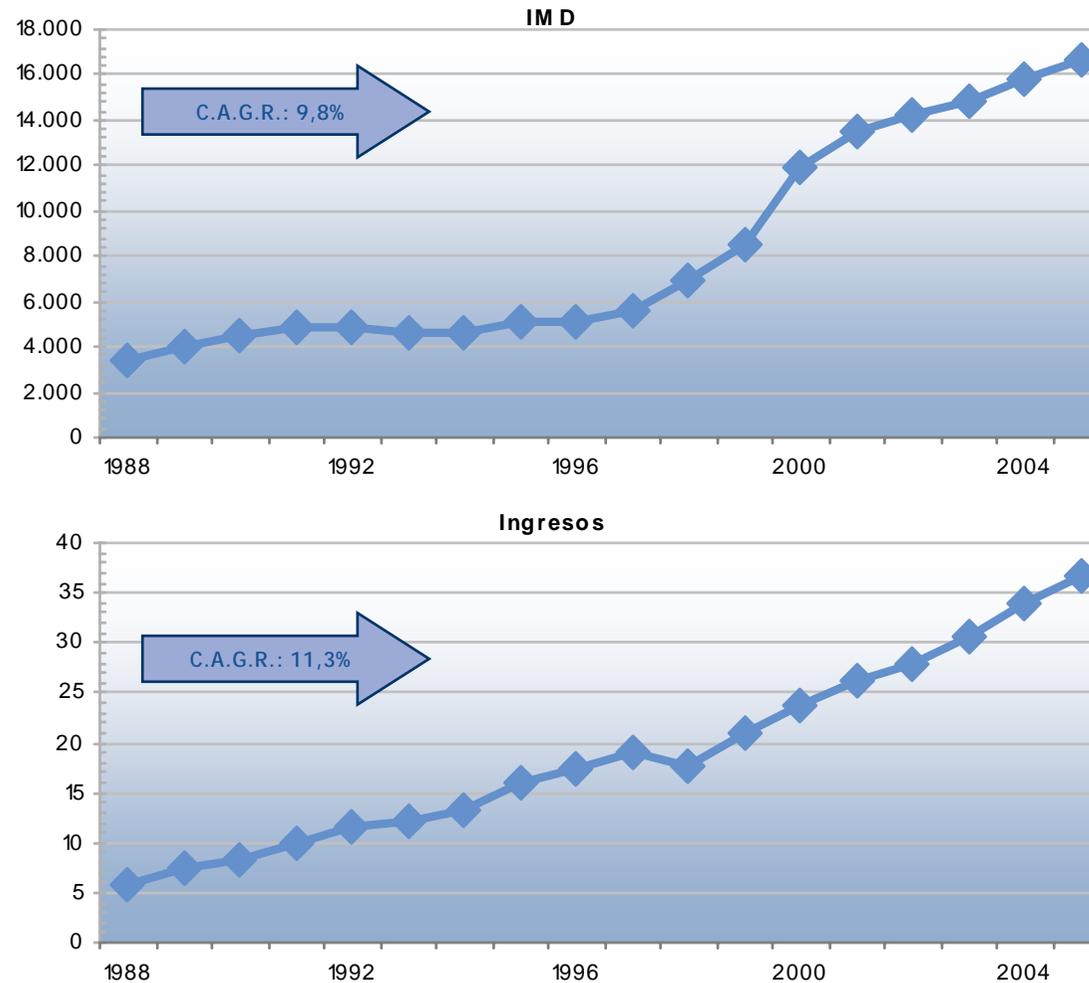


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la autopista Tudela - Irurzun, con 112,6 kilómetros de recorrido. Comunica el norte con el sur de Navarra y conecta con las autovías de Leizarán (Guipúzcoa), La Barranca (Álava) y con la Autopista de Avasa, que recorre el alto valle del Ebro.
- El primer tramo se abrió en 1976, entre Tafalla y Noain y alcanzó el 100% de actividad en 1980.
- La autopista cuenta con importantes descuentos de peajes a los usuarios, que son asumidos por parte del Gobierno de Navarra. Esto induce a un mayor tráfico y es compensado anualmente con ingresos a la concesionaria.
- La futura autopista Medinaceli-Tudela supondría un importante generador de tráfico para la autopista como alternativa a la ruta Irún-Burgos en los movimientos hacia el centro y sur de la Península.



AUDENASA: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de uso y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 16.641 vehículos.
- El crecimiento acumulativo anual del tráfico en los últimos 5 años (2000-2005) ha sido del 7,0%.
- Escasa estacionalidad del tráfico de la concesión, con un mínimo del 7,1% en enero y máximo del 9,6% en julio.
- Tipo de usuario: Elevado tráfico pesado con un 24,2% del total y un 75,8% de ligeros.



AUDENASA: Evolución operativa 2004-2005

AUDENASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	36,6	34,0	7,8%
Gastos Operativos	-7,2	-8,2	-5,4%
EBITDA	29,5	25,8	11,5%
Amortiz. Técnica	-2,0	-2,2	-9,8%
F. Reversión	-4,8	-4,4	9,8%
EBIT	22,7	19,2	14,3%
Gastos Financieros	-3,3	-3,4	-2,7%
Gastos Financieros Difer.	2,9	2,7	5,7%
Rdo. Ordinario	22,3	19,2	16,1%
BAI	21,7	20,7	5,0%
Impuestos	-1,5	-0,8	84,3%
B. Neto	20,1	19,8	1,6%
Capex Mantenimiento	2,3	1,1	107,6%
Cash Flow libre	21,8	22,6	-3,6%

Aspectos relevantes:

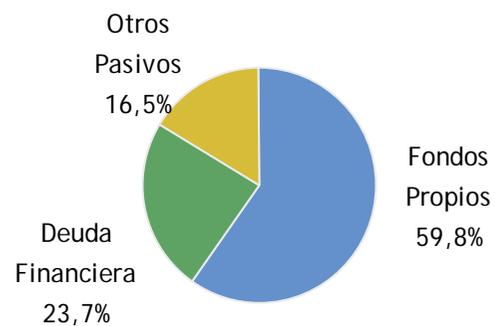
- Acuerdos de uso con administraciones u otros: Convenio de 2000 con descuentos aplicados en los peajes para vehículos pesados y habituales, compensando la recaudación mensual según el IPC y el tráfico previsto en el corredor.
- Sistema de peaje abierto. Un 82,4% facturado mediante sistemas electrónicos.
- Fiscalidad: La Sociedad está exenta del Impuesto sobre Sociedades en la parte de los beneficios que no exceda del 10% del capital social. Los beneficios por encima de dicha base exenta tributan al tipo general del 35%.



AUDENASA: Estructura de balance

AUDENASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	285	290	Fondos Propios	192	198
En explotación	285	289	Deuda Financiera	76	77
En curso	0	1	Fondo Reversión	45	40
Ctas. Periodificación	24	22	Otros Pasivos	8	9
Otros Activos	11	13			
TOTAL	321	324	TOTAL	321	324



AUDENASA: Estructura de endeudamiento

AUDENASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	53,2	Euro	Euribor+0,375%	0,0	53,2
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	22,6	Euro	2,0%	22,6	0,0
	Préstamos y otros	-	-	-	-	-
TOTAL		75,8	Euro	3,1%	29,8%	70,2%



AUDENASA: Principales hipótesis

HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,0%	-
Tráfico	5,0%	5,0%	5,0%	4,5%	3,0%	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	2.197
Dividendos	1.240



AUCALSA: Datos básicos

- Fecha de concesión: 17 de octubre de 1975.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Tramo León-Campomanes, en la cordillera entre Castilla-León y Asturias (86,8 Km.).
- Duración de la concesión: 75 años.
- Fecha de término: 17 de octubre de 2050.
- Itinere adquirió el 100% del capital mediante la adquisición de Ena, propietaria de la concesión.



AUCALSA: Descripción

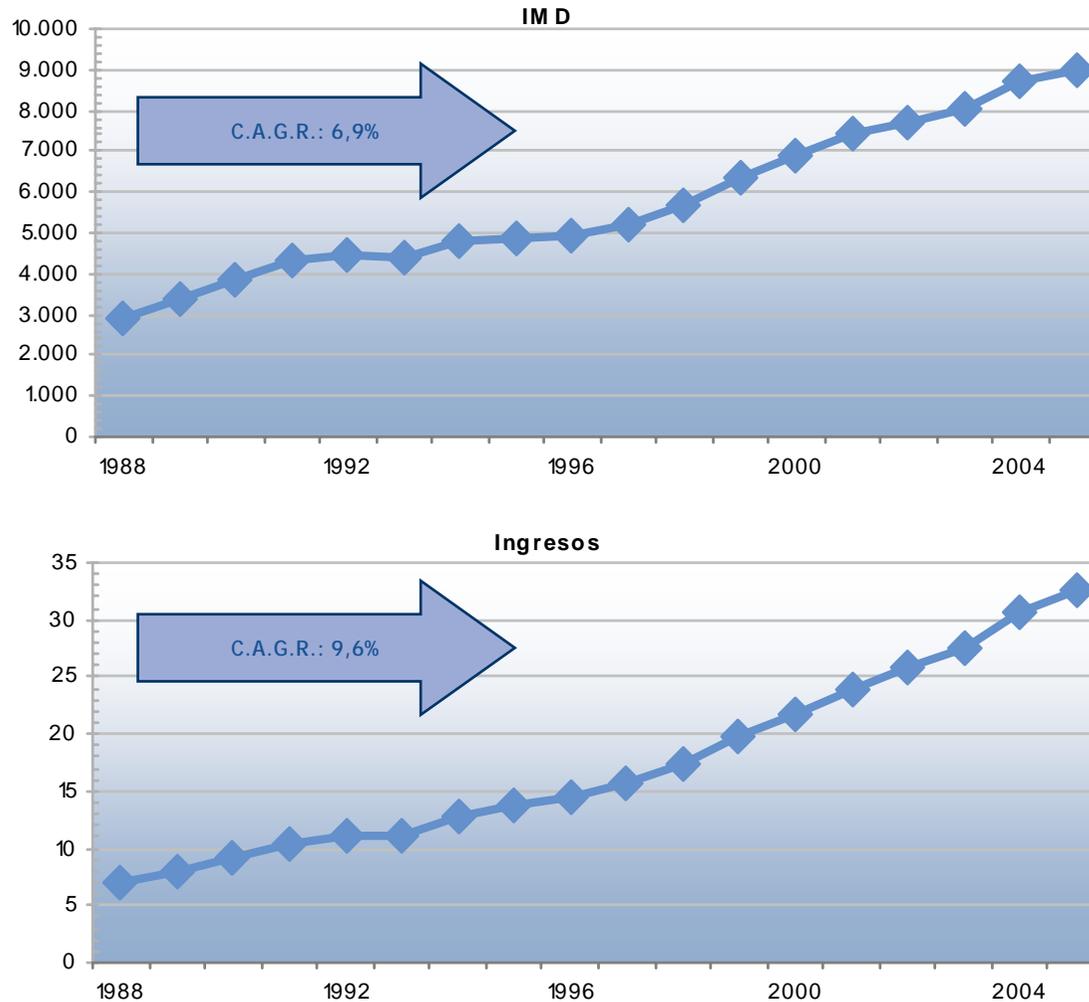


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la concesión entre Castilla-León y Asturias entre las localidades de León y Campomanes con 86,8 kilómetros de longitud.
- La autopista salva la cordillera Cantábrica mediante 7 túneles y un viaducto que la convierte en ruta rápida sin competencia en la comunicación entre Asturias, el centro y sur peninsular.
- En 1983 se abrió al tráfico el primer tramo, y desde junio de 1997, tras la construcción y desdoblamiento de diferentes túneles, está operativa la concesión al 100%.
- En 2000 se modificó la concesión, ampliando su período concesional hasta el máximo legal de 75 años, correspondiente al 17 de octubre de 2050. Además, se acordó una rebaja tarifaria de un 7%, que es compensada por la Administración pública anualmente.
- En 2006 se ha llegado a un acuerdo con el Ministerio de Fomento para reducir en un 30% las tarifas de los vehículos pesados, compensando la Administración anualmente la pérdida de recaudación.



AUCALSA: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de uso y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 9.006 vehículos.
- El crecimiento anual acumulativo del tráfico en los últimos 5 años (2000-2005) ha sido del 5,6%.



AUCALSA: Evolución operativa 2004-2005



AUCALSA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	32,7	30,7	6,5%
Gastos Operativos	-9,9	-9,6	3,3%
EBITDA	22,8	21,1	7,9%
Amortiz. Técnica	-2,1	-2,3	-10,3%
F. Reversión	-5,5	-5,1	6,5%
EBIT	15,2	13,6	11,5%
Gastos Financieros	-13,7	-11,9	14,8%
Gastos Financieros Difer.	10,0	8,5	18,4%
Rdo. Ordinario	11,6	10,2	13,4%
BAI	9,8	7,2	35,9%
Impuestos	-3,4	-5,0	-31,8%
B. Neto	6,4	2,2	191,3%
Capex Mantenimiento	1,7	0,8	112,5%
Cash Flow libre	2,2	0,4	493,5%

Aspectos relevantes:

- Elevada estacionalidad de la concesión: Máximos en fines de semana y épocas vacacionales con puntas del 170%.
- Tipo de usuario: Distribución estable entre vehículos ligeros, con un 84,76% y un 15,24% de pesados.
- Convenio de 2000 con la administración central, con la reducción de peajes del 7%, compensando anualmente la pérdida de recaudación. En 2006 se ha firmado otro por el que se reducen en un 30% la tarifa de los vehículos pesados, compensando anualmente la pérdida de recaudación.
- Sistema de facturación de peaje abierto. Un 38% de los cobros es en efectivo, tarjeta de Aucalsa el 15%, tarjeta de crédito 40% y compensación de la Administración el 7%.
- Economías de redes: La reciente apertura de la autovía León/Benavente ha incrementado notablemente el tráfico, al permitir la plena conexión del eje costa norte-sur/meseta.

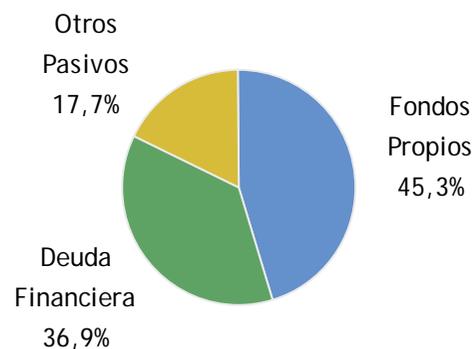


AUCALSA: Estructura de balance



AUCALSA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	622	626	Fondos Propios	345	341
En explotación	622	626	Deuda Financiera	281	284
En curso	0	0	Fondo Reversión	61	55
Ctas. Periodificación	129	123	Otros Pasivos	74	75
Otros Activos	10	6			
TOTAL	761	754	TOTAL	761	754



AUCALSA: Estructura de endeudamiento



AUCALSA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	229,4	Euro	4,0%	0,0	229,4
	Préstamos y otros	-	-	-	-	-
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	50,6	Euro	4,3%	50,6	0,0
	Préstamos y otros	0,5	Euro	-	0,5	0,0
TOTAL		280,5	Euro	4,0%	18,2%	81,8%

No incluye anticipos reintegrables (sin interés) de la administración por 51,8 millones de euros. Ajustado el coste sería de 3,4%

- Durante el año 2006 (entre abril y mayo se refinanciará la emisión de obligaciones por importe de 50.6 millones de euros que tienen vencimiento en este año.



AUCALSA: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,0%	2,0%
Tráfico	7,0%	7,0%	7,0%	5,0%	5,0%	3,5%

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	10.300
Dividendos	5.542



AUTOESTRADAS DE GALICIA: Datos básicos



- Fecha de concesión: 30 de marzo de 1995.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Costa atlántica gallega, en dos tramos diferentes en las rías altas y bajas.
- Duración de la concesión: 50 años.
- Fecha de término: 1 de febrero de 2045.
- Itinere compró el 100% del capital mediante la adquisición de Ena, cabecera de Autoestradas de Galicia.



AUTOESTRADAS DE GALICIA:

Descripción

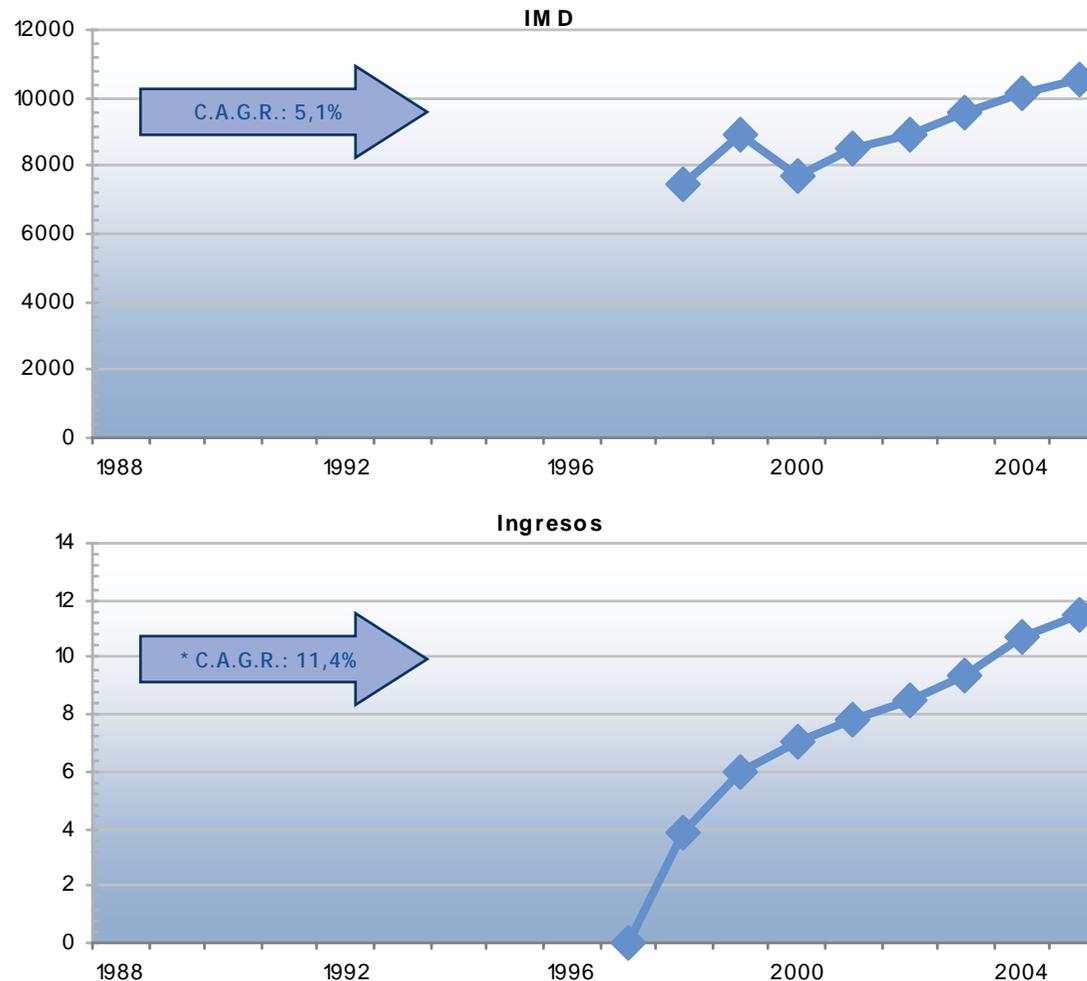


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de las autopistas ubicadas entre A Coruña-Carballo y Puxeiros-Val Miñor, que unen la Autopista del Atlántico con zonas de alta densidad de población de las rías altas y bajas, respectivamente.
- La autopista norte (AG-55) se abrió al tráfico el 31 de diciembre de 1997 y en mayo de 1999 el tramo sur (AG-57).
- La autopista AG-55 sirve de corredor de comunicación en la comarca de Bergantiños entre A Coruña y Carballo, en un tramo de 32,6 kilómetros.
- La autopista AG-57 une las localidades de Puxeiros-Baiona, ubicada en el área metropolitana de Vigo, a lo largo de la comarca del Val Miñor en Pontevedra en un tramo de 25 kilómetros.



AUTOESTRADAS DE GALICIA: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de uso y tráfico (2005)

- Intensidad media diaria: 10.572 vehículos. La AG-55 tiene una IMD de 12.883 vehículos, con un crecimiento en el año del 5,1% y la IMD de la AG-57 es de 7.559 vehículos, con un incremento en el año del 1,7%
- El crecimiento anual acumulado del tráfico en los últimos 5 años (2000-2005) ha sido del 6,5%.

* (C.A.G.R. desde 1999, fecha de apertura de todos los tramos)



AUTOESTRADAS DE GALICIA: Evolución operativa 2004-2005



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	11,5	10,7	7,2%
Gastos Operativos	-6,0	-5,9	2,1%
EBITDA	5,5	4,8	13,5%
Amortiz. Técnica	-1,3	-1,2	3,6%
F. Reversión	-2,1	-1,9	7,2%
EBIT	2,1	1,7	28,2%
Gastos Financieros	-0,6	-0,7	-16,6%
Gastos Financieros Difer.	0,5	0,5	-5,1%
Rdo. Ordinario	2,1	1,5	36,4%
BAI	3,4	3,1	9,9%
Impuestos	-1,1	-1,0	8,0%
B. Neto	2,3	2,1	10,8%
Capex Mantenimiento	0,4	0,2	141,8%
Cash Flow libre	4,7	4,5	3,9%

Aspectos relevantes:

- Estacionalidad de la concesión: Elevado uso en días laborales (AG-55) y alta durante los meses de verano en las zonas costeras del tramo sur (AG-57).
- Tipo de usuario: 95% de vehículos ligeros.
- Sistema de facturación: Peaje cerrado. Se cobra un 62% en efectivo.
- Economías de redes con otras concesiones del grupo: conexión y prolongación natural con AUDASA, que comparte la conservación y mantenimiento de la concesión.
- La apertura al tráfico del 2º Cinturón de Vigo en noviembre de 2005, se prevé suponga un mayor y mejor aprovechamiento de la AG-57 por parte de los usuarios locales, extendiendo su uso actual, principalmente vacacional, a una utilización habitual y laboral, incrementando los tráficos.

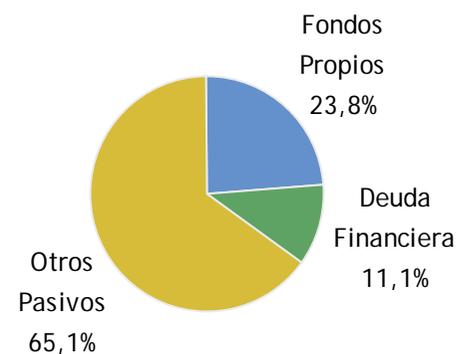


AUTOESTRADAS DE GALICIA: Estructura de balance



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	117	118	Fondos Propios	30	30
En explotación	117	118	Deuda Financiera	14	16
En curso	0	0	Fondo Reversión	13	11
Ctas. Periodificación	4	3	Otros Pasivos	69	70
Otros Activos	5	5			
TOTAL	126	126	TOTAL	126	126



AUTOESTRADAS DE GALICIA: Estructura de endeudamiento



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	12,5	Euro	5,1%	3,8	8,7
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	1,4	Euro	5,1%	1,4	0,0
TOTAL		13,9	Euro	5,1%	36,9%	63,1%



AUTOESTRADAS DE GALICIA: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,0%	2,0%
Tráfico	5,0%	5,0%	5,0%	4,0%	3,0%	3,0%

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	1.770
Dividendos	617



Operación adquisición Ena

Antecedentes



- Itinere lideró el consorcio ganador de la privatización del grupo Ena en mayo 2003, consolidando su posición como 2º grupo gestor de concesiones viarias en España al alcanzar una cuota de un 18,5% del mercado de autopistas de peaje en España.
- Ena tiene las 4 sociedades concesionarias descritas anteriormente: Audasa, Audenasa, Aucalsa y Autoestradas de Galicia. Las sociedades concesionarias de Ena contribuyeron con 472 kilómetros nuevos en explotación.
- La adquisición se ha realizado en varias fases:
 - Adquisición inicial 50% del consorcio adjudicatario
 - 20% adicional Por compra a Caixa Nova y Caixa Galicia mediante emisión de acciones de Itinere
 - 10% adicional Por compra a Torreal y El Monte
 - 20% restante Por compra a SCH
- Su adquisición, completada en diciembre de 2005, supuso la creación de Enaitinere como vehículo intermedio de tenencia y financiación vinculada a los flujos de caja a generar por el grupo Ena.
- El precio abonado por Enaitinere por el 100% de Ena ascendió a 1.615,7 millones de euros, a lo que hay que añadir la emisión de acciones para Caixa Nova y Caixa Galicia.

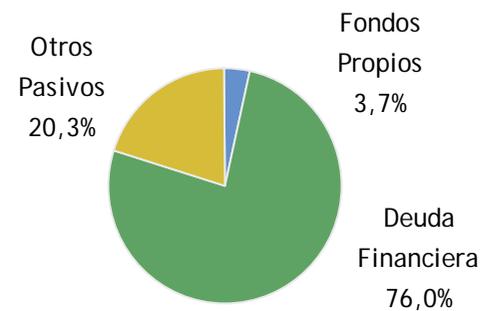


ENAITINERE: Estructura de balance



ENAITINERE ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	0	0	Fondos Propios	61	84
En explotación	0	0	Deuda Financiera	1.251	862
En curso	0	0	Fondo Reversión		
Ctas. Periodificación	6	12	Otros Pasivos	335	210
Otros Activos	1.641	1.145			
TOTAL	1.647	1.157	TOTAL	1.647	1.157



ENAITINERE: Estructura de endeudamiento



- La deuda de Enaitinere está vinculada a la generación de caja del Grupo Ena, que goza de alta recurrencia de generación de ingresos, cobertura de servicio a la deuda y fortaleza financiera dada su naturaleza de negocio.
- Estructura de financiación del vehículo de adquisición:

ENAITINERE ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	1.248,8	Euro	Euribor+0,65%	0,0	1.248,8
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	2,3	Euro	Euribor+0,65%	2,3	0,0
TOTAL		1.251,1	Euro	3,4%	0,2%	99,8%

Cobertura de SWAP a 10 años contratada por 960 millones de euros a 3,76%



AVASA: Datos básicos



- Fecha de concesión: 3 de noviembre de 1973.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Bilbao-Zaragoza (294,4 Km.), como unión entre el mar Mediterráneo y el golfo de Vizcaya.
- Duración de la concesión: 53 años.
- Fecha de término: 3 de noviembre de 2026.
- Itinere compró el 50% del capital en octubre de 2000.
- Otros accionistas: Abertis 50%.



AVASA: Descripción

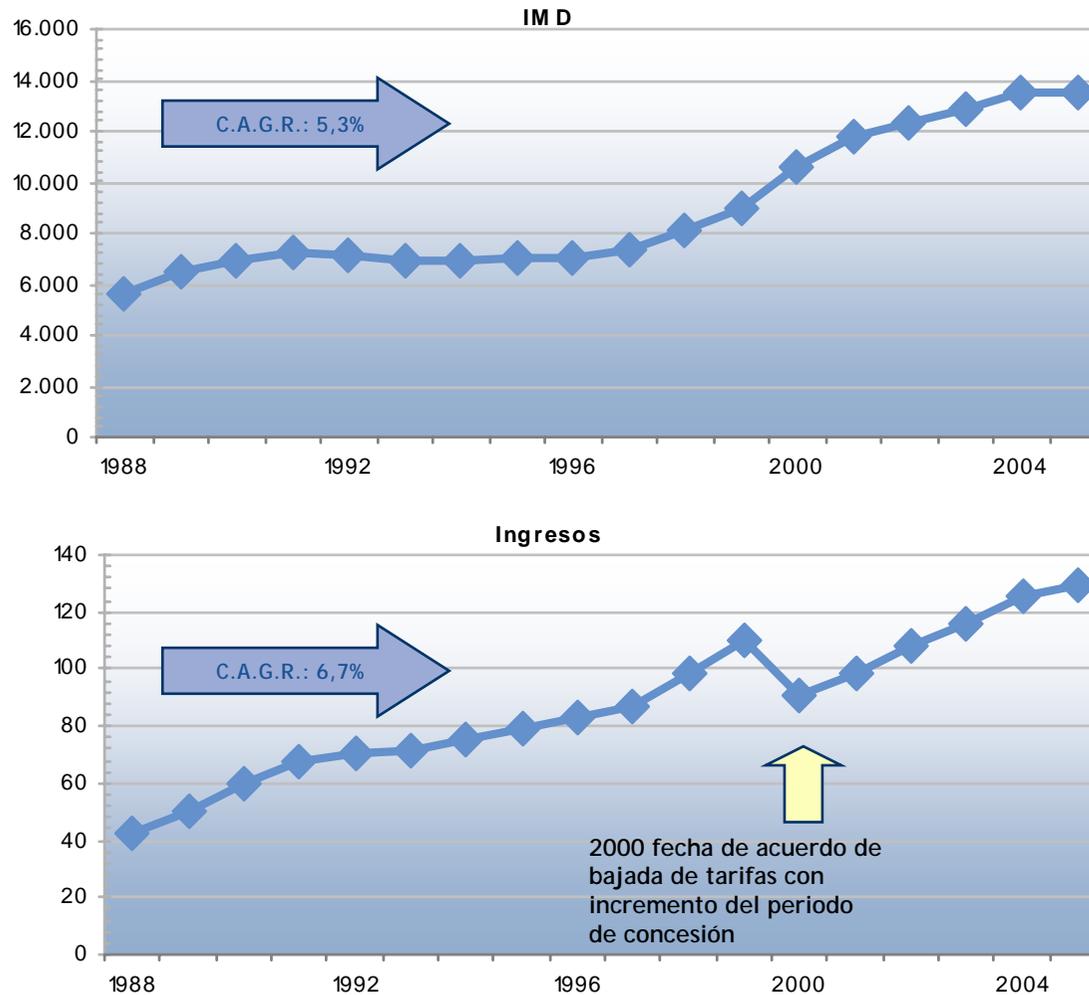


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la más extensa autopista de peaje en España entre Bilbao y Zaragoza (294,4 kilómetros) como conexión entre la costa mediterránea, valle del Ebro y la bahía de Vizcaya.
- En 2000 se alcanzó un acuerdo con la Administración que extendió el período concesional y modificó las cláusulas del contrato de concesión: plazo >15 años y tarifas <30%. Este acuerdo tuvo un impacto beneficioso para AVASA, ya que permitió recuperar el nivel de ingresos en tan solo dos años por aumento de la IMD.
- Además, tras la compra se reestructuró el pasivo de Avasa, que ascendía a 1.017 millones de euros, de los que 207 millones de euros eran a cargo de Itinere, otros 207 millones de euros correspondían a Iberpistas/Abertis y el resto permaneció como deuda directa de Avasa.
- Avasa participa en algunas concesiones como accionista minoritario, como la R-2 de Madrid (conexión N-1 y Guadalajara).
- A finales de 2004 se abrió en Monzalbarba, próximo a Zaragoza, un nuevo enlace de la autopista con la AP-15 y Zaragoza, gratuito. Ello ha motivado el menor crecimiento del tráfico en el año 2005 y estaba previsto desde la renegociación con la Administración del año 2000.



AVASA: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de uso y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 13.542 vehículos.
- El crecimiento anual acumulativo del tráfico en los últimos 5 años (2000-2005) ha sido del 5,0%.
- A finales de 2004 se abrió en Monzalbarba, próximo a Zaragoza, un nuevo enlace de la autopista con la AP-15 y Zaragoza, gratuito. Ello ha motivado el menor crecimiento del tráfico en el año 2005.



AVASA: Evolución operativa 2004-2005



AVASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	64,8	62,7	3,3%
Gastos Operativos	-11,3	-10,7	5,7%
EBITDA	53,5	52,0	2,8%
Amortiz. Técnica	-1,0	-0,9	22,2%
F. Reversión	-9,4	-10,0	-6,4%
EBIT	43,1	41,2	4,6%
Gastos Financieros*	-19,4	-15,9	22,6%
Gastos Financieros Difer.	5,8	7,1	-18,4%
Rdo. Ordinario	29,4	32,4	-9,2%
BAI	29,4	33,8	-13,0%
Impuestos	-8,3	-11,0	-24,0%
B. Neto	21,1	22,8	-7,6%
Capex Mantenimiento	3,9	2,0	89,5%
Cash Flow libre	21,8	24,5	-11,0%

*La refinanciación ha supuesto un coste extraordinario atribuible de 4,2 millones de euros.

Aspectos relevantes:

- Estacionalidad de la concesión: Tráfico superior en la zona alta, Bilbao-Miranda de Ebro (>25.000 veh/día) e inferior en resto hasta Zaragoza (10.000 veh/día). Máximos en periodos vacacionales.
- Las olas de frío polares de finales de enero y finales de febrero también afectaron negativamente al tráfico.
- La refinanciación ha supuesto un coste extraordinario de 4,2 millones de euros (atribuible), lo que explica la caída de beneficio de 2005.
- Tipo de usuario: 12,6% vehículos pesados, con mayor presencia en el tramo norte.
- Sistema de peaje cerrado, con fibra óptica en todo el recorrido.
- Sistema de facturación: en 2005 un 32% se facturó en efectivo, un 51% con tarjetas de crédito Avasa y el peaje dinámico, implantado en octubre de 2004, ha supuesto ya un 17% de la facturación.

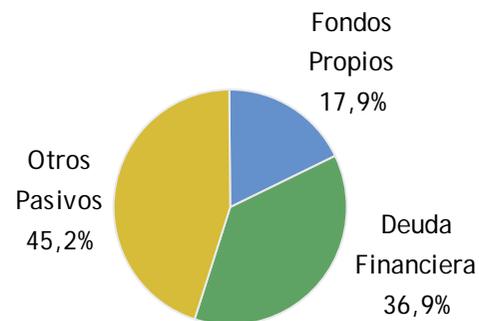


AVASA: Estructura de balance



AVASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	573	570	Fondos Propios	142	142
En explotación	573	570	Deuda Financiera	292	297
En curso	0	0	Fondo Reversión	302	293
Ctas. Periodificación	196	189	Otros Pasivos	56	51
Otros Activos	24	25			
TOTAL	792	784	TOTAL	792	784



AVASA: Estructura de endeudamiento



AVASA ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	100,0	Euro	3,6%	0,0	100,0
	Préstamos y otros	184,0	Euro	Euribor+0,375%	0,0	184,0
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	0,2	Euro	3,6%	0,2	0,0
	Préstamos y otros	7,4	Euro	2,4%	7,4	0,0
TOTAL		291,6	Euro	3,2%	2,6%	97,4%



AVASA: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,0%	-
Tráfico	5,0%	5,0%	5,0%	4,0%	3,0%	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	6.007
Dividendos	3.142

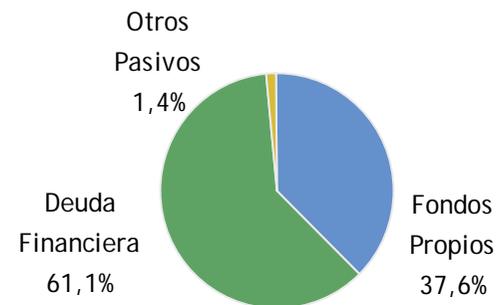


AVASACYR: Estructura de balance



AVASACYR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	0	0	Fondos Propios	83	68
En explotación	0	0	Deuda Financiera	135	151
En curso	0	0	Fondo Reversión		
Ctas. Periodificación	0	0	Otros Pasivos	3	3
Otros Activos	220	222			
TOTAL	220	222	TOTAL	220	222



AVASACYR: Estructura de endeudamiento



- La adquisición de Avasa se realizó mediante una sociedad instrumental Avasacyr, 100% propiedad de Itinere.

AVASACYR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	124,5	Euro	Euribor+0,425%	30,3	94,2
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	10,4	Euro	Euribor+0,425%	10,4	0,0
TOTAL		134,9	Euro	3,4%	30,2%	69,8%



AUNOR: Datos básicos

- Fecha de concesión: 9 de septiembre de 1999.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Tramo Alcantarilla - Caravaca de la Cruz en Murcia.
- Duración de la concesión: 27 años.
- Fecha de término: 8 de septiembre de 2026.
- Itinere posee el 100% del capital.
- La autovía de Caravaca penetra a la comarca pasando por Mula, Bullas y Cehegín, hasta llegar a Caravaca de la Cruz, desde Murcia y Alcantarilla. Siguiendo esta vía se accede, por la vecina Moratalla, a las tierras sureñas y montañosas de Albacete y Jaén, así como a la sierra de Alcaraz y varios pueblos de la sierra de Segura.



AUNOR: Descripción



Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la autopista del Noroeste de Murcia, mediante la mejora y desdoblamiento del tramo entre Alcantarilla y Caravaca de 62 kilómetros de longitud.
- La autopista es concesión del gobierno Regional de Murcia, mediante el sistema de peaje en sombra, que incluye un mecanismo de ingresos mínimos garantizados, correspondiente a la Banda 1 de las 3 previstas de tráfico de vehículos.
- En la actualidad ya hemos alcanzado el volumen de tráfico máximo previsto, por lo que se cobra la tarifa y el incremento de tráfico no afecta. Durante los cinco primeros años de puesta en servicio de la autovía se aplicará la tarifa incrementada en un 15% para compensar los sobre costes de la construcción.
- Tarifas año 2006, incluido el 15% de incremento:

	Ligeros		Pesados	
	Mill Veh/km	Precio €	Mill. Veh/km	Precio €
Banda 1	130	0,0700	13	0,0875
Banda 2	136,5	0,0504	13,65	0,0630
Banda 3	200	-	20	-



AUNOR: Evolución operativa 2004-2005

AUNOR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	10,3	10,0	3,4%
Gastos Operativos	-1,9	-1,9	-2,7%
EBITDA	8,4	8,0	4,8%
Amortiz. Técnica	-2,1	-2,2	-4,5%
F. Reversión	-2,9	-2,7	6,3%
EBIT	3,4	3,1	10,2%
Gastos Financieros	-3,5	-3,3	5,6%
Gastos Financieros Difer.	1,4	0,9	58,9%
Rdo. Ordinario	1,3	0,6	103,9%
BAI	1,3	0,9	52,2%
Impuestos	-0,5	-0,3	52,3%
B. Neto	0,9	0,6	52,2%
Capex Mantenimiento*	0,0	0,0	0%
Cash Flow libre	4,5	4,6	-3,2%

* El mantenimiento se lleva como coste

Aspectos relevantes:

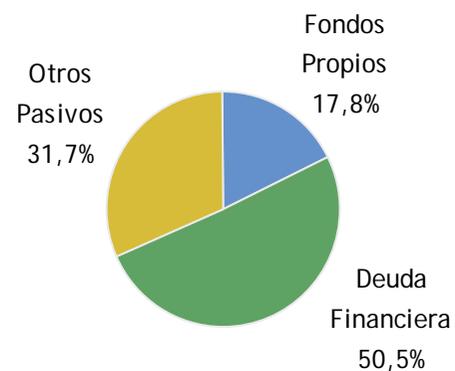
- Baja estacionalidad de la concesión durante el año y caudal regular con un ligero mínimo en agosto. La IMD creció un 6,2% en 2005 con 11.101 vehículos.
- Tipo de usuario muy constante, con un 16,9% de vehículos pesados, con oscilaciones leves durante el ejercicio.
- El gobierno regional garantiza unos ingresos mínimos de 267 millones de euros.
- Durante los cinco primeros años de puesta en servicio de la autovía se aplicará la tarifa incrementada en un 15% para compensar los sobre costes de la construcción. En 2007 dicho incremento ya no se percibirá, por lo que la C. de Negocios se reducirá en un 15%.



AUNOR: Estructura de balance

AUNOR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	88	91	Fondos Propios	18	17
En explotación	88	91	Deuda Financiera	51	62
En curso	0	0	Fondo Reversión	11	8
Ctas. Periodificación	4	3	Otros Pasivos	21	21
Otros Activos	8	14			
TOTAL	101	108	TOTAL	101	108



AUNOR: Estructura de endeudamiento

AUNOR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	48,2	Euro	Euribor+ 0,75%	4,3	43,9
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	3,0	Euro	Euribor+ 0,75%	3,0	0,0
TOTAL		51,2	Euro	4,9%	14,2%	85,8%



AUNOR: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

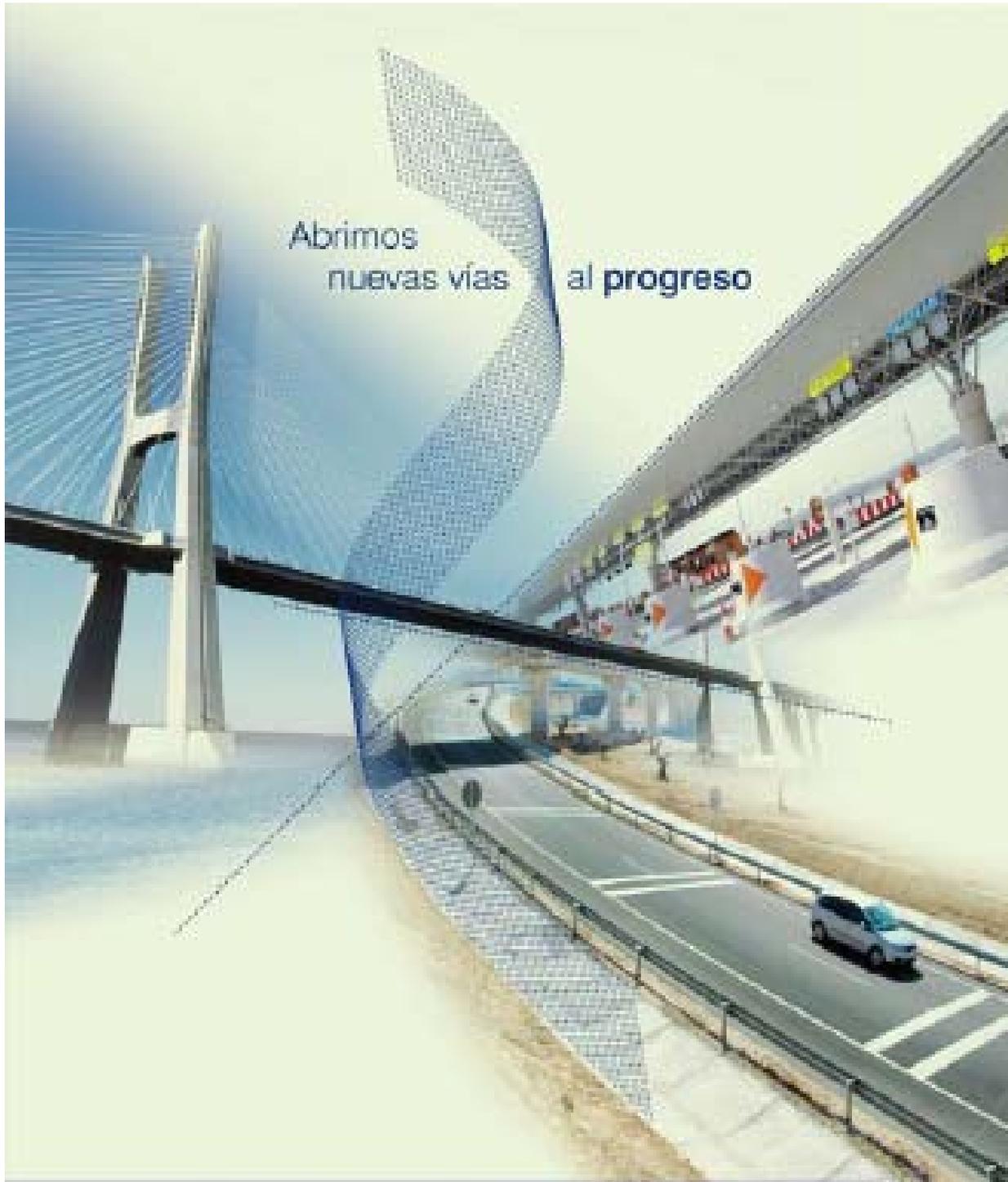
	2006	2007*	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,7%	-12,0%	3,0%	3,0%	2,5%	-
Tráfico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-

* Fin de periodo de tarifa incrementada

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	257
Dividendos	44





Abrimos
nuevas vías al progreso

Itinere

II. Concesiones Operativas:
B-PORTUGAL

Marco sectorial

Marco Macroeconómico 2005.

- La situación económica por la que atraviesa Portugal es difícil. Es de esperar que las medidas económicas que se adopten mejoren en los próximos años la situación.

Marco sectorial.

- La contabilidad para el sector de las concesiones en Portugal se asemeja a los criterios NIIF, con amortizaciones lineales y reconocimiento de la carga financiera con criterio de caja.
- Tarifas: revisión anual según formulación de Decreto Ley para cada concesión, con un máximo del 90% del IPC del año anterior.
- En Portugal el sector de las autopistas de peaje cuenta con una red operativa de 2.115 kilómetros, más otros 385 kilómetros en construcción. Hay además proyectos ya licitados o anunciados para otros 592 kilómetros nuevos, lo que daría lugar a una red total de 3.092 kilómetros de autopistas de peaje.
- Lusoponte y Autoestradas suman una cuota de mercado del 8%. Otros operadores son Brisa (48% cuota) y Mota Engil (20% cuota).



LUSOPONTE: Datos básicos



- Fecha de constitución: 5 de abril de 1994.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Puentes Vasco da Gama y 25 de abril sobre el río Tajo en Lisboa.
- Duración de la concesión: 35 años.
- Fecha de término: 24 de marzo de 2030.
- Itinere compró el 17,21% del capital a través de Somague.
- Otros accionistas: Vinci (27,37%), Skanska, Mota Engil, Teixeira Duarte, Macquarie (29,61%).



Puente Vasco da Gama



Puente 25 de abril



LUSOPONTE: Descripción

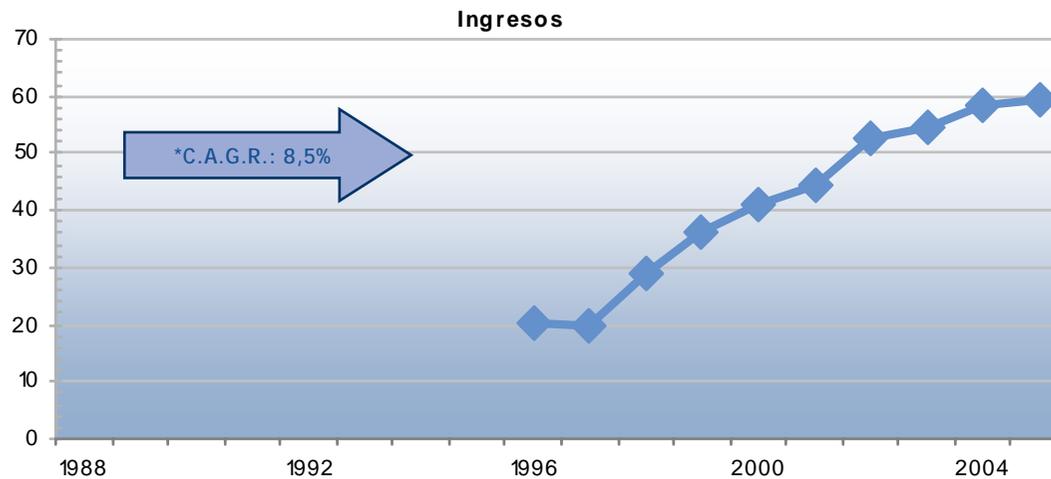
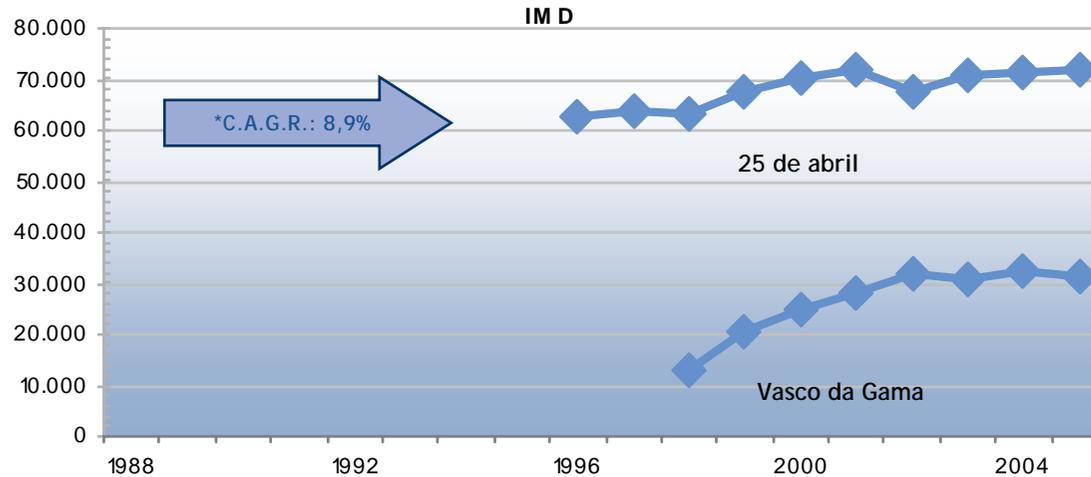


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de los dos puentes que cruzan el río Tajo en Lisboa, el puente Vasco da Gama y el puente 25 de abril.
- En 2000 se alcanzó un acuerdo con la administración por la que se cambia la duración de la concesión a un periodo fijo de 35 años que finaliza el 24 de marzo de 2030 y se acuerda que el Gobierno Portugués pague un total de 306,1 millones de euros para compensar las tarifas reducidas que se mantienen en los puentes, cobrándose cada 31 de marzo y 30 de septiembre desde 2001 hasta 2019.
- Además, la sociedad recibió una subvención de la Unión Europea y otras del Gobierno Portugués por importe de 395,2 millones de euros.
- El puente 25 de abril es un puente suspendido (de los más largos del mundo) de 2.280 metros, con una altura sobre el nivel del mar de 70 metros. La construcción de los accesos al puente se inicia en 1962 y está abierto al tráfico desde 1966.
- El puente Vasco da Gama inició su construcción en 1994 y se abrió al tráfico en 1998. Tiene una espectacular estructura de hormigón, que permite una elevación sobre el nivel del mar de 47 metros y por tanto, la navegabilidad bajo el puente.



LUSOPONTE: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



* (C.A.G.R. desde 1999, primer año completo de apertura de los dos puentes)

Estructura de uso y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 71.721 vehículos en el puente 25 de abril y 31.476 en el Vasco da Gama.
- A pesar de la mala situación del país y del incremento del precio del petróleo, que se traduce en menores desplazamientos desde hace varios años, el crecimiento acumulado de los ingresos por peaje es muy bueno, alcanzando el 8,5%.



LUSOPONTE: Evolución operativa 2004-2005



LUSOPONTE ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P. Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	63,8	63,0	1,2%
Gastos Operativos	-10,3	-10,9	-5,8%
EBITDA	53,5	52,1	2,7%
Amortiz. Técnica	-27,0	-27,1	-0,4%
F. Reversión			
EBIT	26,6	25,0	6,1%
Gastos Financieros	-38,4	-39,8	-3,5%
Ingresos Financiero*	13,0	13,5	-4,2%
Rdo. Ordinario	1,1	-1,2	195,3%
BAI	11,8	9,1	29,6%
Impuestos	-3,3	-3,0	7,5%
B. Neto	8,5	6,0	40,7%
Capex Mantenimiento	-	-	-
Cash Flow libre	25,7	22,6	13,9%

Aspectos relevantes:

- El mes de julio supone una punta de tráfico, y el de agosto el punto más bajo, puesto que la autopista se usa mayoritariamente en días laborables y en ese mes no se cobra peaje.
 - Sólo un 2,3% del tráfico corresponde a vehículos pesados.
 - Un 51,8% de los peajes se cobra por el sistema automático "Via Verde".
 - Dado que las condiciones de la economía portuguesa no son buenas, y ello afecta a la evolución del tráfico, Lusoponte está realizando un esfuerzo muy notable en la contención de los gastos, como forma de mejorar los márgenes.
 - Dado que se trata de unas concesiones maduras, a pesar del sistema contable empleado (similar a las NIIF), Lusoponte presenta resultados positivos.
- * La sociedad reconoce las subvenciones como una cuenta a cobrar por su VAN. La diferencia de valor anual se reconoce como ingreso financiero.

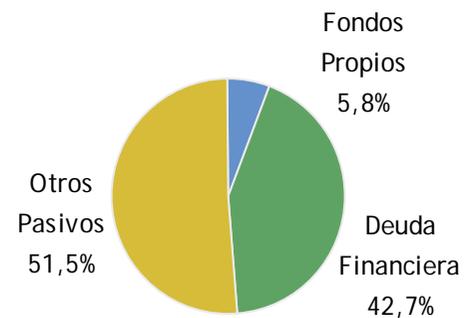


LUSOPONTE: Estructura de balance



LUSOPONTE ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P. Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	726	752	Fondos Propios	53	54
En explotación	726	752	Deuda Financiera	391	400
En curso	0	0	Fondo Reversión	0	0
Ctas. Periodificación	6	8	Otros Pasivos	471	493
Otros Activos	183	188			
TOTAL	915	948	TOTAL	915	948



LUSOPONTE: Estructura de endeudamiento



LUSOPONTE ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P. Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	381,6	Euro	8,14%	37,7	343,9
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	9,4	Euro	7,9%	9,4	0,0
TOTAL		391,0	Euro	8,1%	12,1%	87,9%



LUSOPONTE: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,5%	3,5%	3,0%	3,0%	2,5%	2,0%
Tráfico	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	2,5%	3,0%

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	2.934
Dividendos	1.462



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Dados básicos



- Fecha de constitución: diciembre de 1998.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: En la zona costera de Portugal, desde Cril hasta Caldas da Raina y desde esta, hacia el interior, hasta Santarém.
- Duración de la concesión: 30 años.
- Fecha de término: diciembre de 2028.
- Itinere compró el 22,5% del capital a través de Somague.
- Otros accionistas: Moniz da Maia (22,5%), Novopca (22,5%), Constructora do Lena (22,5%) y Brisa (10%).



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Descripción

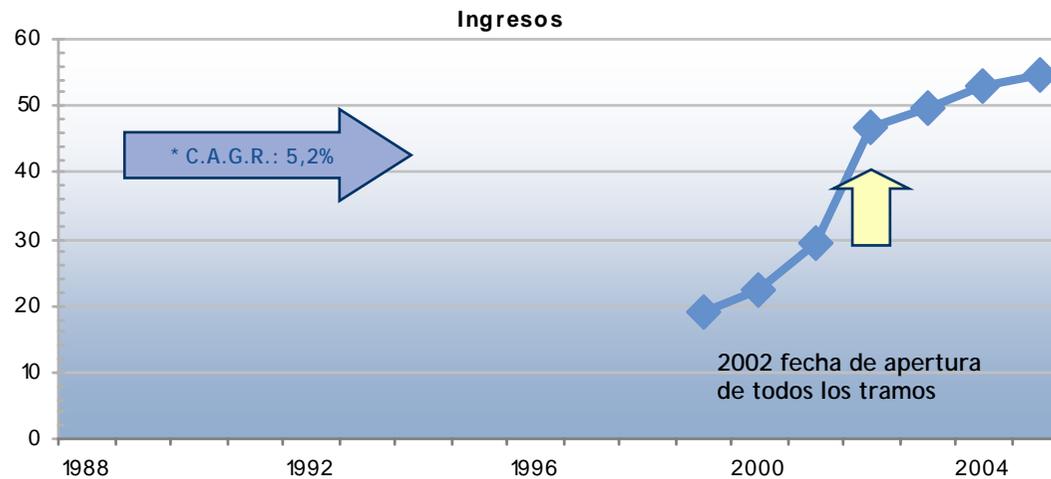
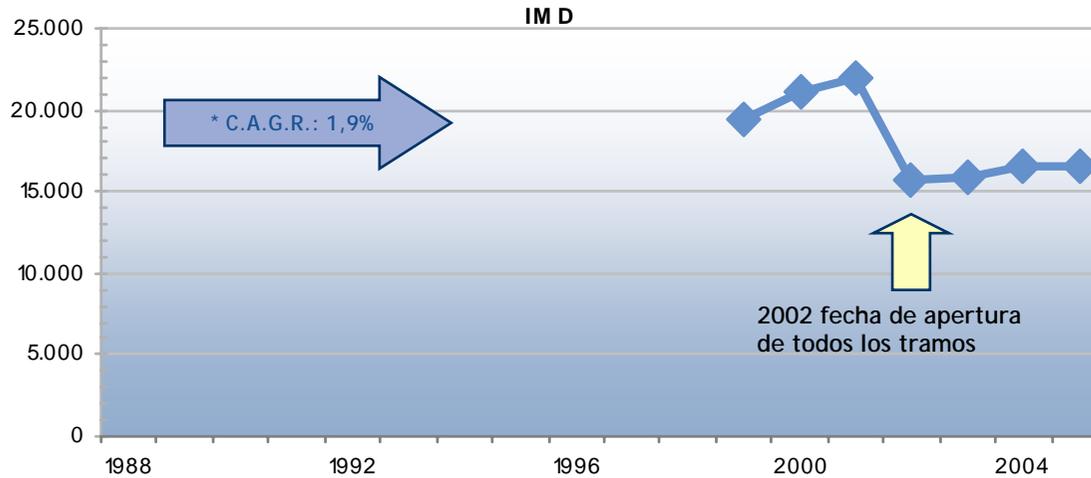


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la A-8 Norte (Caldas da Reina-Leiria) y Sur (Cril-Caldas da Reina), así como de la A-15 (Caldas da Reina-Santarem).
 - El tramo A-8 Sur (Cril-Caldas da Reina) es el más antiguo y tiene una extensión de 80 kilómetros.
 - El tramo A-8 Norte (Caldas da Reina-Leiria) se inaugura el 9 de octubre de 2001 y tiene una extensión aproximada de 49 kilómetros.
 - Desde octubre de 2002 está abierta al tráfico el tramo Caldas da Reina-Santarem, con una longitud de 40 kilómetros.
- Fue la primera concesión de autopistas portuguesa otorgada a empresas privadas.
- A partir de la segunda mitad de 2007 la apertura de la Litoral Central (adjudicada en el tercer trimestre de 2004) mejorará la red vial y se espera que suponga una mejora en los tráficos.



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



* (C.A.G.R. desde 2002, fecha de apertura de todos los tramos)

Estructura de uso y tráfico (2005):

- Intensidad media diaria: 16.580 vehículos.
- A pesar de la mala situación del país y del incremento del precio del petróleo, que se traduce en menores desplazamientos desde hace varios años, el crecimiento acumulativo de los ingresos por peaje es notable, del 5,2%.



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Evolución operativa 2004-2005



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P.
Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	57,7	55,3	4,3%
Gastos Operativos	-22,4	-22,2	0,8%
EBITDA	35,3	33,1	6,7%
Amortiz. Técnica	-24,4	-22,8	7,4%
F. Reversión	-	-	-
EBIT	10,9	10,3	5,3%
Gastos Financieros	-25,4	-26,8	-5,4%
Ingresos Financieros	1,0	0,9	7,4%
Rdo. Ordinario	-14,1	-15,6	9,4%
BAI	-12,1	-16,2	25,4%
Impuestos	3,4	4,7	-26,3%
B. Neto	-8,7	-11,6	25,0%
Capex Mantenimiento	0,0	2,7	0,0%
Cash Flow libre	11,3	5,6	102,4%

Aspectos relevantes:

- Los cobros por medios electrónicos (Via verde) suponen un 59,2% del total de los ingresos, en efectivo se cobra el 24,4% y un 16,4% por tarjeta de crédito.
- Los meses de julio, agosto y diciembre suponen una punta de tráfico, puesto que la autopista tiene un cierto componente vacacional.
- Dado que se trata de una concesión en sus primeros años de vida, y por el sistema contable empleado (similar a las NIIF), Autoestradas presenta pérdidas al cierre del ejercicio.

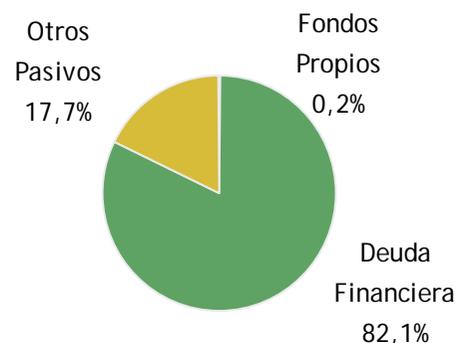


AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Estructura de balance



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P. Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	431	461	Fondos Propios	1	10
En explotación	431	459	Deuda Financiera	445	460
En curso	0	2	Fondo Reversión	0	0
Ctas. Periodificación	35	34	Otros Pasivos	96	83
Otros Activos	77	58			
TOTAL	543	553	TOTAL	543	553



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Estructura de endeudamiento



AUTOESTRADAS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (0% - P. Equivalencia) DATOS AQUÍ AL 100%

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	432,5	Euro	3,84%	33,7	398,8
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	12,9	Euro	4,22%	12,9	0,0
TOTAL		445,4	Euro	3,9%	10,5%	89,5%



AUTOESTRADAS DO ATLANTICO: Principales hipótesis



- Existe un acuerdo firmado con Brisa, por parte de todos los socios, por el cual cada uno venderá un 10% a un precio equivalente de 255 millones de euros para el total de la concesión. A este precio, nuestra participación supone un valor de 57,5 millones de euros.





Abrimos
nuevas vías al progreso



II. Concesiones Operativas: C-CHILE

Marco sectorial

Marco Macroeconómico 2005.

- Mejor posición de Iberoamérica. Durante el ejercicio 2005 la economía chilena ha evolucionado favorablemente, con crecimiento de la demanda interna (+11,1% E) y del empleo. El PIB se espera que crezca un 6,3% y que el IPC se sitúe en el 3,1%.

Marco sectorial.

- Regulador/concesionario: La gestión de concesiones de todo tipo de infraestructuras corresponde al Ministerio de Obras Públicas que publicó su primera ley de concesiones en 1991 y que supervisa la gestión mediante la Coordinadora General de Concesiones.
- Marco contractual: Ley de Concesiones 19.460 de 1.996 que consagra el principio de equilibrio económico-financiero, dada la naturaleza del servicio público. Incluye la posibilidad de niveles de ingresos garantizados, mecanismos de reembolso, cancelación anticipada y cobertura de riesgo cambiario (previo al desarrollo del sistema financiero doméstico).
- Regulador tarifario: el Ministerio de Obras Públicas aplica de forma general una revisión anual de tarifas, según el IPC interanual registrado en el mes de puesta en servicio de la concesión (posibles revisiones adicionales relativas a niveles de congestión de la vía e incrementos superiores al IPC del periodo). Las tarifas se fijan en Unidades de Fomento (peso constante), por lo que la revisión anual recoge la desviación habida entre el peso corriente y la UF.

	2005	2004
UF/peso	17.974,81	17.317,05

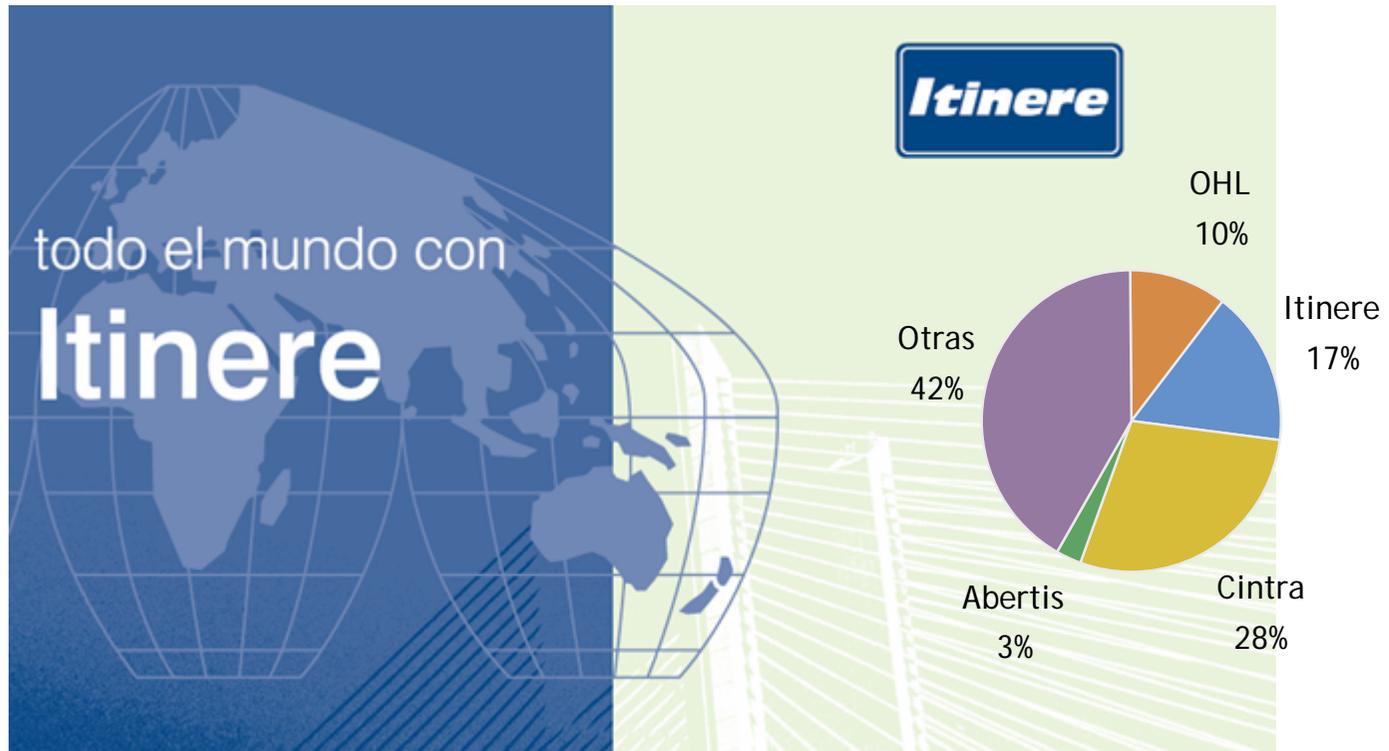




Dimensión del sector y posición competitiva de Itinere

Distribución del sector en Chile:

El sector cuenta con 2.200 kilómetros de autopistas de peaje, con una cuota para Itinere del 17%.



LOS LAGOS: Datos básicos

S.C. los Lagos

Itinere

- Fecha de concesión: 20 de septiembre de 1998.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Tramo Río Bueno-Puerto Montt de la carretera panamericana, en el centro-sur de Chile.
- Duración de la concesión: 25 años.
- Fecha de término: 20 de septiembre de 2023.
- Itinere posee el 100% de participación de forma directa y a través de la participación de Ena.



LOS LAGOS: Descripción

S.C. los Lagos

Itinere

Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: construcción, mantenimiento y explotación de la autopista Ruta 5 en el tramo entre Río Bueno y Puerto Montt y la circunvalación de Puerto Montt, con una longitud total de 135,2 kilómetros
- La autopista, de carácter interurbano, recorre la región de Los Lagos, que tiene una extensión de 400 kilómetros de norte a sur y una superficie aproximada de 67.000 kilómetros, un 10% del territorio nacional de Chile, siendo la tercera región más poblada del país (1,8 millones de habitantes).
- La autopista cuenta con 2 accesos troncales y 12 laterales.
- El Ministerio de Obras Públicas ha reconocido a la concesionaria en 2005 un convenio complementario por mayores obras y conservación de las mismas, que le otorga el derecho a percibir la suma total del 454.269 UF que se actualizarán anualmente a un tipo de interés del 11,36%. El pago del saldo acumulado por este concepto podrá ser pagado en cualquier momento por el MOP. Si al término de la concesión no se ha cancelado, la concesión se prolongará 10 años más para cancelar dicho saldo y si el plazo no fuera suficiente, el MOP liquidará la diferencia. Las mayores inversiones ya están registradas en el inmovilizado de la sociedad y los correspondientes gastos de explotación forman parte de la explotación habitual de la Sociedad.



LOS LAGOS: Garantías



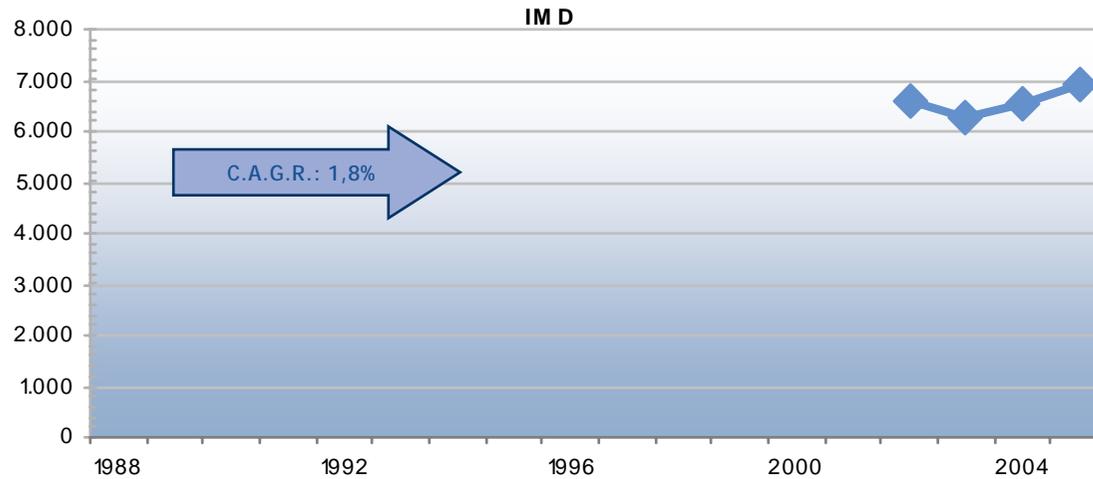
- El contrato concesional incluye ingresos mínimos garantizados por valor de 7,6 millones de UF, un subsidio creciente de 10,7 millones de UF.

Año	Subsidio	Ingreso Mim. en UF	Año	Subsidio	Ingreso Mim. en UF
2001	-	230.000	2012	488.668	309.000
2002	300.000	242.000	2013	513.102	325.000
2003	315.000	254.000	2014	538.757	341.000
2004	330.750	267.000	2015	565.695	358.000
2005	347.288	280.000	2016	593.979	376.000
2006	364.652	294.000	2017	623.678	395.000
2007	382.884	309.000	2018	654.862	415.000
2008	402.029	324.000	2019	687.605	435.000
2009	422.130	340.000	2020	721.986	457.000
2010	443.237	344.000	2021	758.085	480.000
2011	465.398	295.000	2022	795.989	504.000

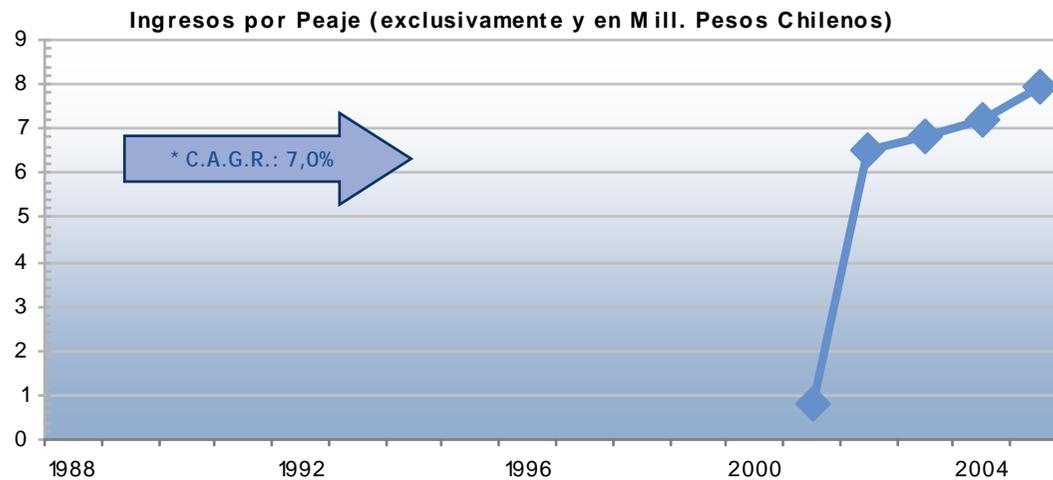
- Inicialmente tenía un seguro de cambio peso chileno/dólar a partir del rango +/- 10%, pero el mercado financiero chileno actualmente es suficientemente profundo como para obtener financiación en moneda local, por lo que este seguro no se emplea.



LOS LAGOS: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



- Estructura de uso y tráfico (2005):
 - La intensidad media diaria se situó en 6.934 vehículos, con un crecimiento en el año del 6,0%.



- La estructura de ingresos garantizados y subvenciones asegura hasta un 80% del total de ingresos de la concesión.

* (C.A.G.R. desde 2002, fecha de apertura de todos los tramos)



LOS LAGOS: Evolución operativa 2004-2005



LOS LAGOS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	11,1	9,4	19,0%
Gastos Operativos	-4,7	-4,4	7,0%
EBITDA*	13,0	12,5	3,7%
Amortiz. Técnica	-8,9	-6,4	39,9%
F. Reversión	-1,4	-1,1	37,3%
EBIT	2,6	5,1	-48,3%
Gastos Financieros**	16,8	-1,1	1496,7%
Gastos Financieros Difer.	4,7	2,5	90,8%
Rdo. Ordinario	24,2	6,5	470,0%
BAI	24,3	6,6	268,7%
Impuestos	-4,7	-2,0	134,1%
B. Neto	19,6	4,6	327,6%
Capex Mantenimiento***	-	-	-
Cash Flow libre	29,9	11,5	159,6%

* Se incorporan las subvenciones que no están en la C. Negocios

** Por las diferencias en cambio resultan positivos

*** Se lleva como coste

Aspectos relevantes:

- Marcada estacionalidad de la concesión en los meses de verano, de hasta un 150%, así como en la circunvalación de Puerto Montt y en poblaciones cercanas.
 - Tipo de usuario: Alto porcentaje de vehículos pesados por actividad industrial, con un 27% del total.
 - Sistema de facturación de peaje abierto y manual con 12 peajes laterales.
- * La sociedad reconoce las subvenciones como una cuenta a cobrar por su VAN. La diferencia de valor anual se reconoce como ingreso financiero.



LOS LAGOS: Estructura de balance

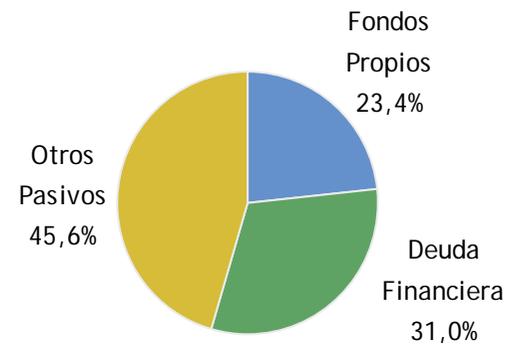
S.C. los Lagos

Itinere

LOS LAGOS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	235	197	Fondos Propios	109	84
En explotación	235	197	Deuda Financiera	144	119
En curso	0	0	Fondo Reversión	4	3
Ctas. Periodificación	21	10	Otros Pasivos*	212	161
Otros Activos*	212	158			
TOTAL	469	366	TOTAL	469	366

* Corresponde al ingreso diferido por subvenciones



LOS LAGOS: Estructura de endeudamiento

S.C. los Lagos

Itinere

LOS LAGOS ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	137,9	UF	6,15 %	19,7	118,2
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	5,6	UF	6,15 %	5,6	0,0
TOTAL		143,5	UF	6,2%	17,6%	82,4%

La deuda asciende a 4,93 millones de UF.

- Seguro de tipo de cambio entre el peso constante (UF) y US \$ por parte de la administración pública, con franquicia del 10% y para toda la vida de la concesión. Dado que la financiación está en moneda local, este seguro no es necesario.



LOS LAGOS: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	-
Tráfico	4,5%	4,5%	4,5%	4,5%	4,0%	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	409
Dividendos	257



EL ELQUI:

Datos básicos



- Fecha de concesión: 16 de diciembre de 1997.
- Estado: operativa.
- Ubicación: Tramo Los Vilos - La Serena de la carretera panamericana, en la centro-norte de Chile.
- Duración de la concesión: 25 años.
- Fecha de término: 16 diciembre de 2022.
- Itinere constituyó la sociedad a la adjudicación de la concesión y ostenta una participación del 72,7%.
- Otros accionistas: Abertis: 25% y Epsa: 2,3%.



EL ELQUI: Descripción

S.C. del Elqui

Itinere

Hechos relevantes de evolución:

- Construcción, mantenimiento y explotación de la Ruta 5, en el acceso de Los Vilos-La Serena, de 228,7 kilómetros de longitud, incluyendo la construcción de 16 intersecciones a desnivel, 17 pasarelas peatonales, 16 pasos de ganado y maquinaria agrícola, construcción de calles de servicio, etc.
- La autopista se abrió al tráfico en 1999 y cuenta con dos peajes troncales y cuatro laterales. Es la primera carretera del país andino con una velocidad de diseño de 120 Km./hora.
- Esta autopista da servicio a cinco comunas de la Región, que suman una población de 448.105 habitantes, población urbana que se concentra especialmente en la provincia de Elqui y Ovalle.
- Se firmó un convenio complementario en enero de 2001 por el que la sociedad concesionaria cobra tarifas incrementadas en un 9,65% hasta compensar el importe total de las mayores inversiones realizadas por valor de 267.322 UF. Se estima que dicho incremento de tarifa dejará de percibirse a partir del año 2016.



EL ELQUI: Garantías



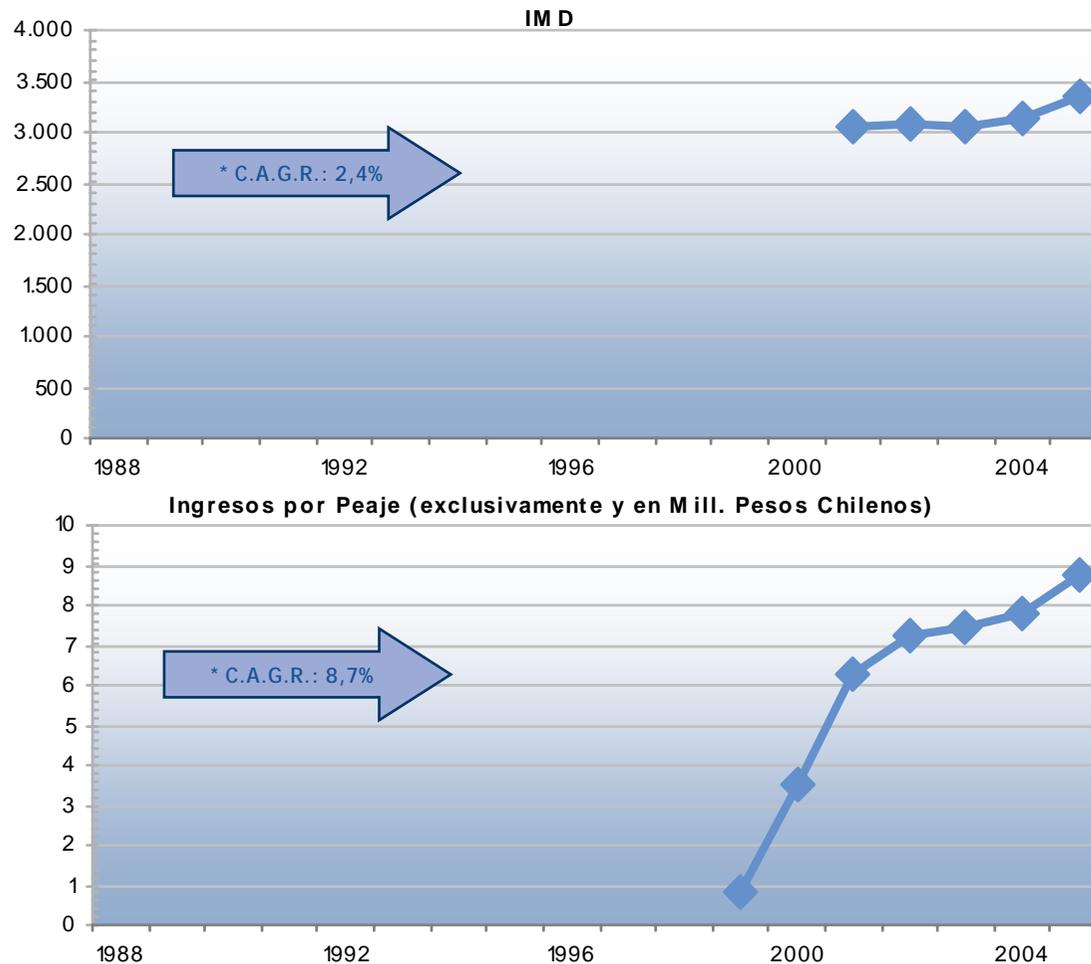
- El contrato concesional incluye ingresos mínimos garantizados por valor de 10,8 millones UF, un subsidio de 11,6 millones UF.

Año	Subsidio	Ingreso Mim. en UF	Año	Subsidio	Ingreso Mim. en UF
2000	-	244.500	2011	542.965	469.665
2001	-	342.000	2012	570.113	459.000
2002	350.000	359.000	2013	598.619	482.000
2003	367.500	377.000	2014	628.550	506.000
2004	385.875	396.000	2015	659.977	531.000
2005	405.169	416.000	2016	692.976	558.000
2006	425.427	437.000	2017	727.625	586.000
2007	446.699	459.000	2018	764.006	615.000
2008	469.033	482.000	2019	802.206	646.000
2009	492.485	506.000	2020	842.317	678.000
2010	517.109	531.000	2021	884.433	712.000

- Inicialmente tenía un seguro de cambio peso chileno/dólar a partir del rango +/- 10%, pero el mercado financiero chileno actualmente es suficientemente profundo como para obtener financiación en moneda local, por lo que este seguro no se emplea.



EL ELQUI: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



- Estructura de uso y tráfico (2005):
 - La Intensidad media diaria acumulada (IMD) se situó en 3.363 vehículos, con un crecimiento del 7,1%.
 - El tráfico de vehículos livianos crece un 1,8%, el de vehículos pesados un 5%.
- La estructura de ingresos garantizados y subvenciones supone un 86,2% del total de ingresos de la concesión asegurados.

* (C.A.G.R. desde 2001, fecha de apertura de todos los tramos)



EL ELQUI: Evolución operativa 2004-2005



EL ELQUI ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004	Var. 04/03
Ingresos	12,3	10,2	20,1%
Gastos Operativos	-3,9	-3,5	10,8%
EBITDA*	16,9	15,4	9,9%
Amortiz. Técnica	-10,1	-6,5	55,7%
F. Reversión	-1,5	-1,0	55,8%
EBIT	5,2	7,9	-33,5%
Gastos Financieros**	15,2	-1,0	1467,6%
Gastos Financieros Difer.	3,4	1,9	75,8%
Rdo. Ordinario	23,8	8,8	169,4%
BAI	23,9	8,9	169,9%
Impuestos	-4,5	-2,4	87,9%
B. Neto	19,4	6,5	200,0%
Capex Mantenimiento***	-	-	-
Cash Flow libre	32,2	14,4	123,2%

* Se incorporan las subvenciones que no están en la C. Negocios

** Por las diferencias en cambio resultan positivos

*** Se incluye como coste

Aspectos relevantes:

- Estacionalidad de la concesión: Alta en verano en la zona norte y más moderada en el tramo sur, con una intensidad media moderada entorno a 3.000 vehículos/día.
 - Tipo de usuario: la zona sur registra un mayor porcentaje de vehículos pesados, de hasta un 150% fuera del verano, debido a la actividad minera.
 - Sistema de peaje abierto y manual, con 4 laterales.
- * La sociedad reconoce las subvenciones como una cuenta a cobrar por su VAN. La diferencia de valor anual se reconoce como ingreso financiero.



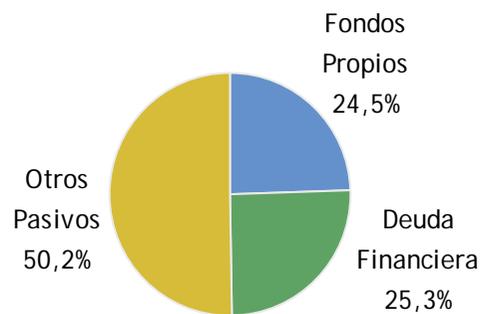
EL ELQUI: Estructura de balance



EL ELQUI ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	214	181	Fondos Propios	117	90
En explotación	214	181	Deuda Financiera	121	95
En curso	0	0	Fondo Reversión	5	3
Ctas. Periodificación	27	17	Otros Pasivos*	235	188
Otros Activos*	237	178			
TOTAL	478	376	TOTAL	478	376

* Corresponde al ingreso diferido por subvenciones



EL ELQUI: Estructura de endeudamiento



EL ELQUI ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (100%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	112,5	UF	5,68%	28,7	83,8
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	8,7	UF	5,68%	8,7	0,0
TOTAL		121,2	UF	5,68%	30,9%	69,1%

La deuda asciende a 4,15 millones de UF.

- Seguro de tipo de cambio entre el peso constante (UF) y US \$ por parte de la administración pública, con franquicia del 10% y para toda la vida de la concesión. Dado que la financiación está en moneda local, este seguro no es necesario.



EL ELQUI: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	-
Tráfico	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	404
Dividendos	327



RUTAS DEL PACIFICO:

Datos básicos



- Fecha de concesión: 31 de agosto de 1998.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Tramo entre Santiago de Chile y Valparaíso/Viña del Mar.
- Duración de la concesión: variable, en función de que los ingresos totales acumulados alcancen 12,26 millones de UF.
- Fecha de término: se espera finalizar en 2024.
- Itinere constituyó la sociedad en 2000 con un 50% del capital.
- Otros accionistas: ACS 50%.



RUTAS DEL PACIFICO:

Descripción

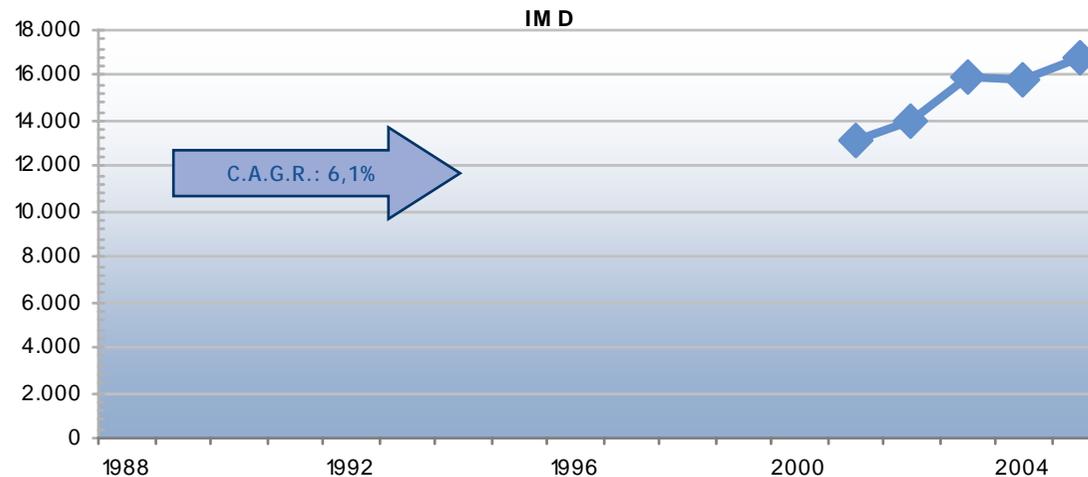


Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: Construcción, mantenimiento y explotación de la Ruta 68 que une Santiago y Valparaíso, de 109 kilómetros de longitud. Incluye el tramo sur de la autopista que une Viña Alemana y Viña del Mar (20 kilómetros) y otros ramales (12,6 kilómetros).
- La fecha de finalización de la concesión es variable; esta se producirá cuando el valor actualizado de los ingresos concesionales alcancen los 12,26 millones de UF, estimada para el 2024.
- En diciembre de 2001 se abrió al tráfico el 85% de la concesión, compartiendo el cobro de los peajes el Ministerio de Obras Públicas, la concesionaria y la constructora, situación especial como prima reconocida por terminación anticipada de las obras.
- En abril de 2002 se finalizó una emisión de bonos de Rutas por valor de 11,4 millones de UF, la más grande realizada en el año en Latinoamérica, que fue galardonada con varios premios, como el "Latin American Deal of the year 2002".



RUTAS DEL PACIFICO: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



Estructura de uso y tráfico (2005):

- El 68,2% del tráfico se produce en las plazas de peaje Lo Prado y Zapata y el resto en los peajes laterales junto a los de Troncal Sur.
- La IMD es de 16.746 vehículos, que crece un 6,3% respecto a 2004.

Existe garantía de duración de la concesión condicionada a la obtención acumulada de unos ingresos previstos de 12,2 millones de UF constantes.



RUTAS DEL PACIFICO: Evolución operativa 2004-2005



RUTAS PACIFICO ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	17,5	15,5	12,8%
Gastos Operativos	-3,4	-3,3	2,9%
EBITDA	14,1	12,2	15,6%
Amortiz. Técnica	-6,0	-5,3	13,5%
F. Reversión	0,2	-0,2	213,3%
EBIT	8,3	6,6	24,8%
Gastos Financieros	-17,5	-8,5	106,6%
Gastos Financieros Difer.	8,1	4,3	87,8%
Rdo. Ordinario	-1,1	2,5	-142,2%
BAI	-1,5	2,5	-158,6%
Impuestos	-0,8	-1,1	-24,4%
B. Neto	-2,3	1,5	-254,7%
Capex Mantenimiento*	-	-	-
Cash Flow libre	-3,8	3,7	-202,5%

* Se lleva como coste

Aspectos relevantes:

- Alta estacionalidad de la concesión en fechas vacacionales y fines de semana.
- Tipo de usuario: nivel medio de vehículos pesados, con un 21% del total en Lo Prado y Zapata y del 5% en el Troncal Sur.
- Sistema de peaje abierto, con 6 accesos laterales. Se encuentra en proceso de implantación el peaje dinámico.
- En este ejercicio se producen pérdidas por la revalorización de la UF frente al peso. Así la corrección monetaria de los préstamos supone una mayor carga financiera.

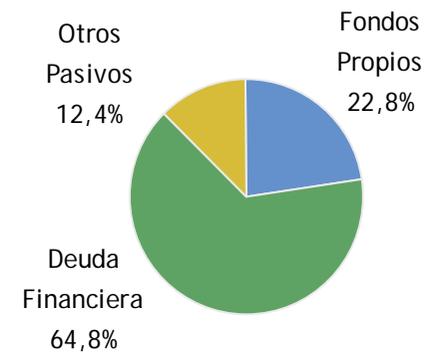


RUTAS DEL PACIFICO: Estructura de balance



RUTAS DEL PACIFICO ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	189	157	Fondos Propios	57	48
En explotación	189	157	Deuda Financiera	162	128
En curso	0	0	Fondo Reversión	1	1
Ctas. Periodificación	26	13	Otros Pasivos	31	12
Otros Activos	37	18			
TOTAL	251	188	TOTAL	251	188



RUTAS DEL PACIFICO: Estructura de endeudamiento



RUTAS DEL PACIFICO ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	161,7	UF	5,5%-5,8%	6,3	155,4
	Préstamos y otros	-	-	-	-	-
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	-	-	-	-	-
TOTAL		161,7	UF	5,5%-5,8%	3,9%	96,1%

La deuda total asciende a 5,748 millones de UF, atribuible el 50%.

La concesión cuenta con una financiación de bonos emitidos en pesos chilenos en 2002, una de las mayores realizadas en Iberoamérica, con un saldo vivo a diciembre de 2005 de 161,7 millones de euros.



RUTAS DEL PACIFICO: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	3,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	-
Tráfico	4,5%	4,5%	4,5%	4,5%	4,0%	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	1.416
Dividendos	406



VESPUCIO SUR: Datos básicos

- Fecha de concesión: 6 de octubre de 2001.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Tramo entre la Avda. de Grecia y la Ruta 78 en Santiago de Chile. Es una concesión urbana.
- Duración de la concesión: 40 años.
- Fecha de término: 5 de diciembre de 2040.
- Itinere constituyó la sociedad en 2001 con un 50% del capital.
- Otros accionistas: Acciona 50%.



VESPUCIO SUR: Descripción



Hechos relevantes de evolución:

- Actividad: Construcción, conservación y explotación del sistema Américo Vespucio Sur, entre la Ruta 78 (Autopista del Sol) y la Avenida de Grecia en el área metropolitana de Santiago de Chile, de 24 kilómetros.
- Esta vía forma parte del anillo de circunvalación de la ciudad, así, la Ruta 78 le aporta usuarios que se dirigen al sector oriente de la ciudad; la Autopista Central la cruza transversalmente y trae usuarios tanto del sur como del norte de la ciudad y del país y el Acceso Sur a Santiago entrega a la concesión los flujos de vehículos provenientes del sur del país, que se dirigen al oriente de Santiago. La conectividad de las calles transversales se materializa por medio de 39 enlaces.
- Esta concesión cuenta con sistemas ITS de última generación, entre los que destaca el sistema electrónico de cobro de peaje en flujo libre (Free-Flow). Se encuentran implementados 15 puntos de cobro de peaje con sistema en flujo libre.
- El día 1 de diciembre de 2005 se abrió al tráfico la concesión.
- Se quiere firmar un convenio complementario para la ampliación de la concesión en aproximadamente 6 kilómetros entre la Avenida de Grecia y la Avenida Francisco Bilbao.

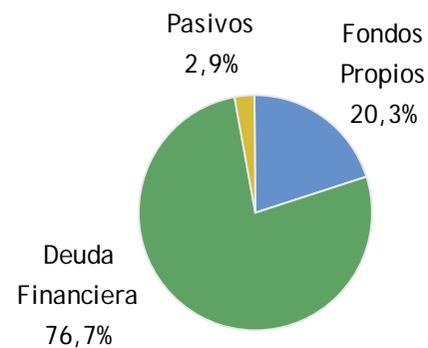


VESPUCIO SUR: Estructura de balance



VESPUCIO SUR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	143	63	Fondos Propios	35	28
En explotación	143	0	Deuda Financiera	132	68
En curso	0	63	Fondo Reversión	0	0
Ctas. Periodificación	0	0	Otros Pasivos	5	20
Otros Activos	29	54			
TOTAL	173	116	TOTAL	173	116



VESPUCIO SUR: Estructura de endeudamiento



VESPUCIO SUR ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	76,7	UF	4,5%	0,7	76,0
	Préstamos y otros	48,5	UF	5,91%	0,5	48,0
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	6,9	UF	5,38%	6,9	0,0
TOTAL		132,0		5,06%	0,5%	57,6%

La deuda total asciende a 2,5 millones de UF, atribuible el 50%.



VESPUCIO SUR: Principales hipótesis



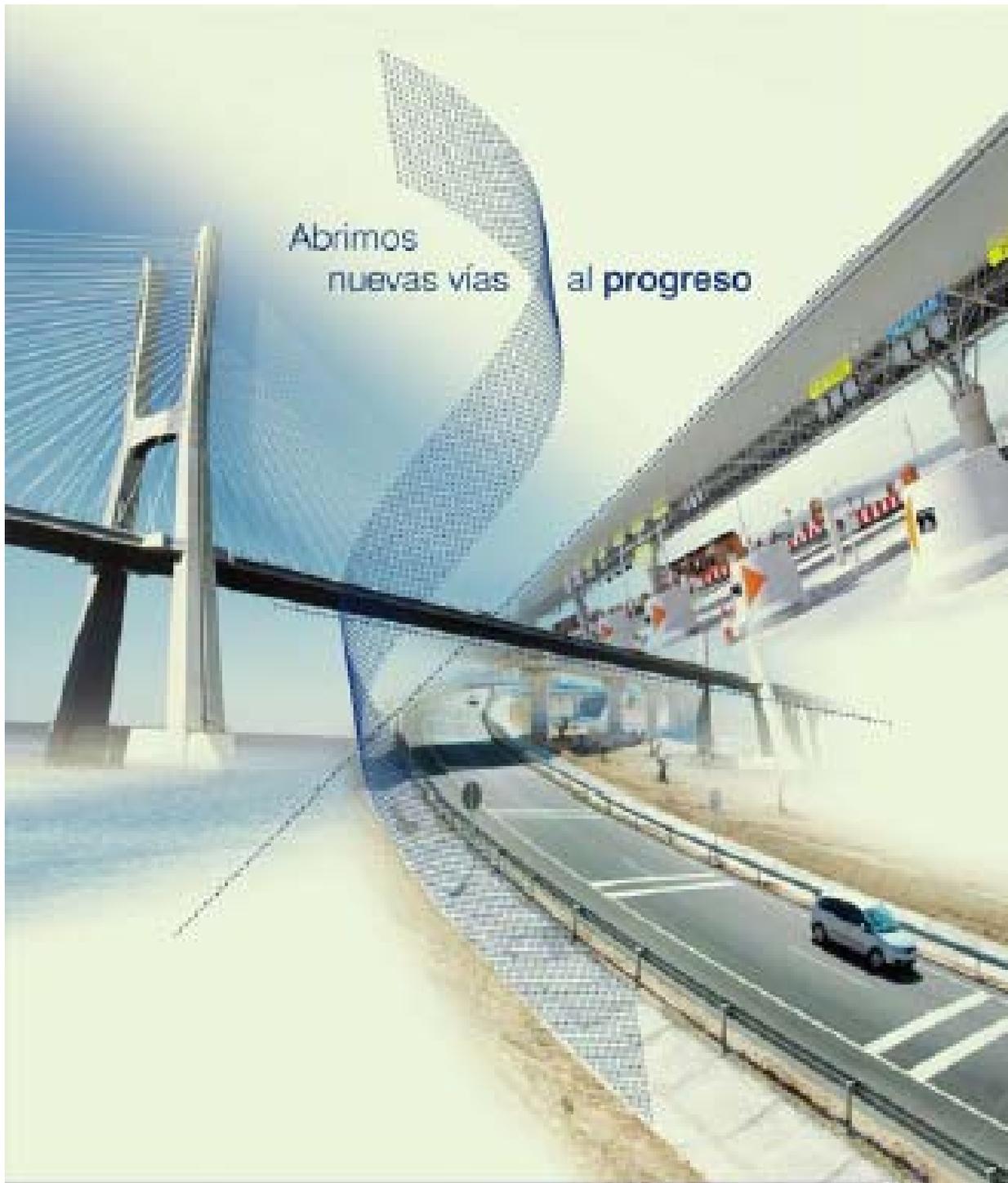
HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	-	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
Tráfico	-	37,5%	20,0%	4,5%	4,0%	4,0%

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	4.795
Dividendos	2.651





Abrimos
nuevas vías al progreso



II. Concesiones Operativas: D-BRASIL

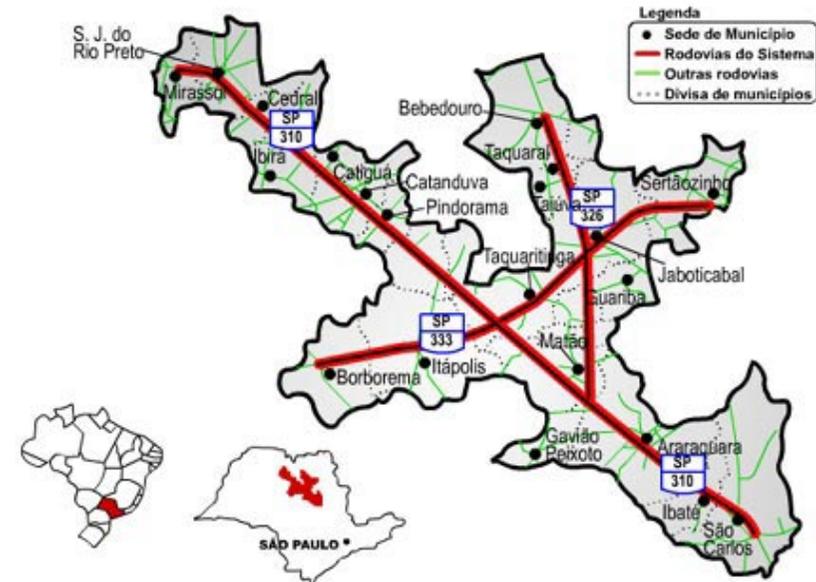
Descripción del sistema de Sao Paulo

- El estado de Sao Paulo es uno de los más importantes y de mayor desarrollo económico de Brasil, cuyo sistema de transporte vial por carretera es el mayor del país, con 34.650 kilómetros, (11.600 kilómetros son de propiedad municipal, 22.000 kilómetros son estatales y 1.050 kilómetros de carreteras federales).
- El 5 de julio de 1996, por ley, el gobierno implementó un plan de privatizaciones y de nuevas concesiones de infraestructuras de autopistas, por el que la mayoría de las autopistas bajo la tutela estatal empezaron a ser gestionadas por empresas privadas. Para implementar el plan, la red fue dividida en 12 secciones, con un total de 3.500 kilómetros, que conectan 198 localidades, que cuentan con una población aproximada de 20 millones de habitantes, el 54% del total del estado. De estas 12 compañías, Itinere tiene participación en dos: Triángulo do Sol y Via Norte.
- Este estado también tiene el mayor número de autopistas de dos, cuatro y seis carriles de Iberoamérica y, de acuerdo con la Confederación Nacional de Transportes, es la mejor red de autovías del país, con un 59,4% de ellas calificadas como excelentes.
- Todas las autopistas del estado de Sao Paulo cuentan con un sistema de cobro de peaje automático ("Sem parar") basado en telepeaje.
- Marco tarifario: Revisión anual según un factor relativo a la variación del IGP-M anual y en ciertos casos como factor de corrección monetaria del tipo de cambio con US \$.



TRIANGULO DO SOL: Datos básicos

- Constitución: el 29 de abril de 1998.
- Estado: Operativa.
- Ubicación: Es el triángulo comprendido entre Sao Carlos y Mirassol; Bebedouro y Matao y Sertãozinho a Borborema en la región centro-norte del estado de Sao Paulo.
- Duración de la concesión: 20 años
- Fecha de término: marzo de 2018
- Itinere posee el 50% de participación a través de Somague.
- Otros accionistas: Leao & Leao (50%).



TRIANGULO DO SOL: Descripción

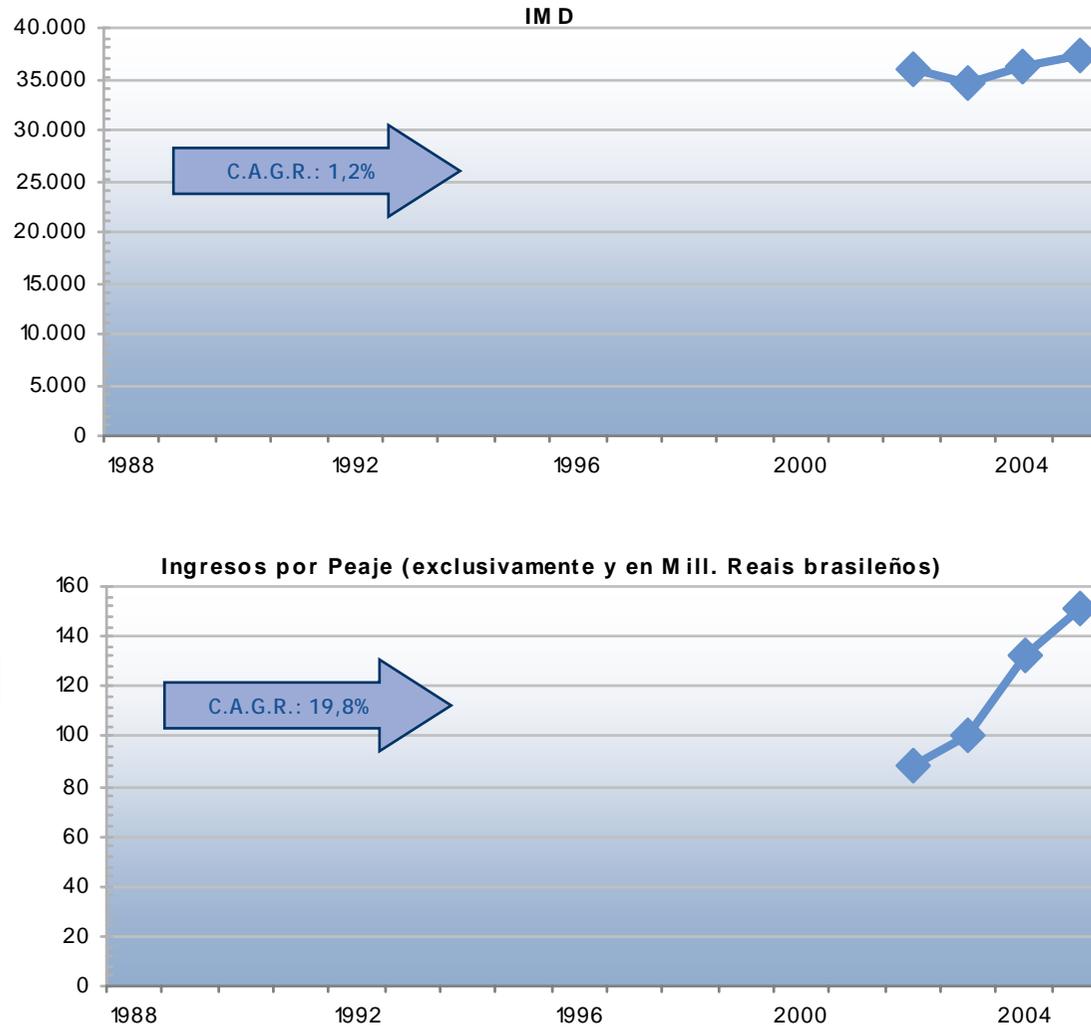


Hechos relevantes de evolución:

- La concesionaria cuenta con 3 autopistas que forman un triángulo en la región de Araraquara:
 - SP-310 Autopista Washington Luis, dirección norte-noroeste del estado, en el tramo Sao Carlos - Mirassol de 226,5 kilómetros de longitud. Las principales poblaciones que atraviesa la vía son Limeira, Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Catanduva, São José do Rio Preto y Mirassol.
 - SP-326 Autopista Brigadeiro Faria Lima, de cuatro carriles, une las poblaciones de Matao - Bebedouro, dando servicio a la ciudad de Colina, con 86,3 kilómetros de longitud en dirección sureste-noreste del estado.
 - SP-333 Autopista Carlos Tonani, Nemésio Cadetti y Laurentino Mascari, que forma parte de la red vial interior del estado, en el tramo: Sertãozinho - Borborema de 129,4 kilómetros de longitud, da servicio a poblaciones importantes tales como Sertãozinho, Barrinha, Jaboticabal, Taquaritinga, Itápolis, Borborema y otras.
- Esta es una zona productiva importante, sobre todo de los sectores de caña de azúcar y cítricos, por lo que el porcentaje de vehículos pesados respecto de ligeros es significativo, con un total de 9 millones de pesados (66,2%) frente a 4,6 millones de ligeros (33,8%).
- La SP-310 supone un 74,2% del cobro de peajes, la SP-326 un 14,1% y la SP-333 el 11,7% restante.



TRIANGULO DO SOL: Evolución de tráfico e ingresos 1988 a 2005



- Estructura de uso y tráfico (2005):
 - SP 310 = IMD de 22.349 vehículos, un 3% superior al año 2004.
 - SP 326 = IMD de 8.512 vehículos, un 6% superior a 2004.
 - SP 333 = IMD de 6.554 vehículos, con un incremento del 2%.



TRIANGULO DO SOL: Evolución operativa 2004-2005



TRIANGULO DO SOL ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)
En 2004 P. eq.

MII Euros	2005	2004	Var. 05/04
Ingresos	27,4	18,3	49,3%
Gastos Operativos	-10,5	-6,7	55,9%
EBITDA	16,9	11,6	45,5%
Amortiz. Técnica	-4,8	-3,7	30,3%
F. Reversión	-1,6	-1,1	57,1%
EBIT	12,1	7,9	52,7%
Gastos Financieros	-1,5	-8,1	-81,6%
Gastos Financieros Difer.	5,4	2,5	118,2%
Rdo. Ordinario	10,6	-0,2	6281,3%
BAI	13,6	-0,2	8023,5%
Impuestos	-3,6	-0,7	439,6%
B. Neto	10,0	-0,8	1292,0%
Capex Mantenimiento*	-	-	-
Cash Flow libre	18,4	3,5	421,6%

* Se lleva como coste

Aspectos relevantes:

- Un 51,3% de los peajes se cobra en efectivo, un 41,1% el peaje automático y el resto es cupón.
- El tráfico es bastante lineal a lo largo de los 12 meses, sin puntas significativas.
- La mejora en la economía del país, principalmente en el 1^{er} semestre del año ha supuesto un incremento en el tráfico de mercancías y, por tanto, de los vehículos pesados, que son los de mayor influencia en la autopista.

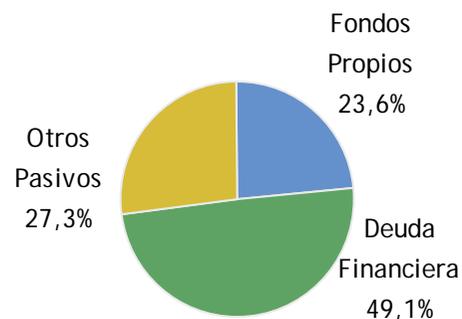


TRIANGULO DO SOL: Estructura de balance



TRIANGULO DO SOL ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%). EN 2004 0% (P. EQ)

MII Euros	2005	2004		2005	2004
INVERSIÓN			FINANCIACIÓN		
Inversión en Autopista	50	37	Fondos Propios	13	4
En explotación	50	37	Deuda Financiera	27	34
En curso	0	0	Fondo Reversión	0	0
Ctas. Periodificación	0	0	Otros Pasivos	15	2
Otros Activos	5	4			
TOTAL	55	40	TOTAL	55	40



TRIANGULO DO SOL: Estructura de endeudamiento

TRIANGULO DO SOL ATRIBUIBLE CONSOLIDACION (50%)

MII Euros	Tipo	Importe	Moneda	Coste Medio	Vencimiento en	
					06-09	Resto
Deuda a Largo Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	22,3	Reais	6,0%	7,2	15,0
Deuda a Corto Plazo	Empréstitos	-	-	-	-	-
	Préstamos y otros	5,0	Reais	6,0%	5,0	0,0
TOTAL		27,3	Reais	6,0%	44,9%	55,1%



TRIANGULO DO SOL: Principales hipótesis



HIPOTESIS BASE

	2006	2007	08-09	10-19	20-29	30 a final
Tarifas	4,5%	4,5%	4,4%	4,0%	-	-
Tráfico	3,5%	3,5%	2,5%	2,5%	-	-

Σ (06/final concesión)

	Total
Ingresos	3.287
Dividendos	1.054





Abrimos
nuevas vías al progreso



III. Valoración Itinere

Valoración Itinere: Premisas básicas



El valor estimado de Itinere tiene como premisas básicas:

- Valor actual del flujo de dividendos a percibir por Itinere como accionista de las concesiones existentes en la actualidad.
- Tasa de descuento exigible (7% España, 8% Chile y Portugal y 17% Brasil), adecuada al nivel de recurrencia, estabilidad y garantías regulatorias, dada la ubicación de las concesiones.
- Se han utilizado las mismas hipótesis de tráfico y tarifas de la presentación de julio 2004:
 - Variación de tarifas:
 - España 2,5% - 2%
 - Portugal 3,5% - 2%
 - Chile 2,5%
 - Brasil 4,5% - 3%
 - Tráficos previstos:
 - España 6% - 3%
 - Portugal 0% - 3%
 - Chile 5% - 4%
 - Brasil 3,5% - 2%



Valoración Itinere:
Valor



Itinere tiene un valor
aproximado de 4.200
millones de euros



Valoración de Itinere: Incrementos desde valoración julio 2004



Incremento de participación en Ena del 50% al 100%

■ 1.600 millones de euros.

Nuevos convenios Chile

■ 270 millones de euros.

Incorporación Subgrupo Somague

■ 200 millones de euros.

Refinanciaciones

■ 80 millones de euros.

Incremento de las tarifas en 2004/2005/2006

■ 50 millones de euros.

Incorporación nuevas adjudicaciones

■ 50 millones de euros.

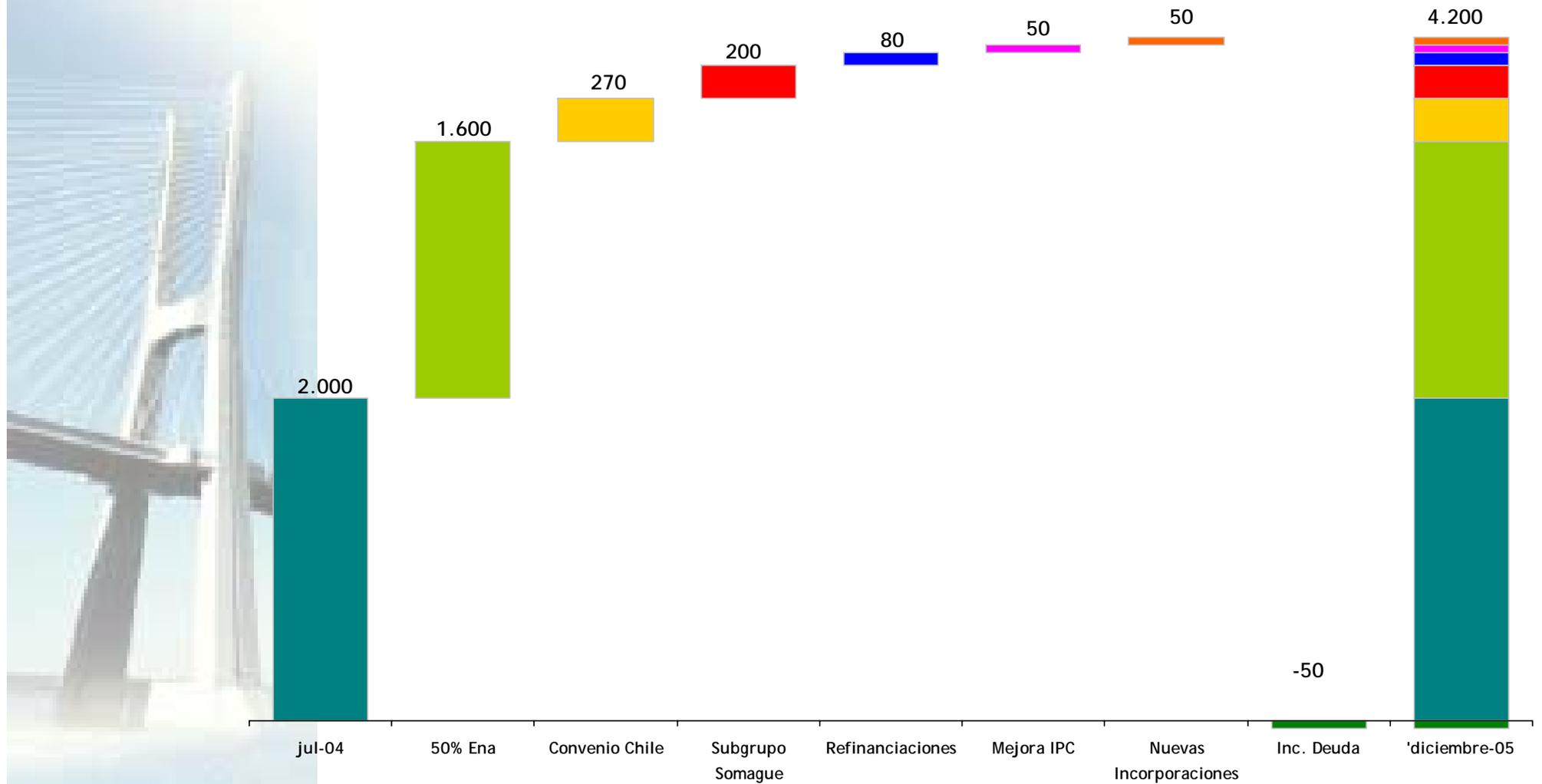
Autopistas del Valle
Viasur
Intercambiador Pza. Elíptica
Pamasa

↑ deuda en Itinere Infraestructuras, S.A.

■ -50 millones de euros.



Valoración de Itinere: Incrementos desde valoración julio 2004

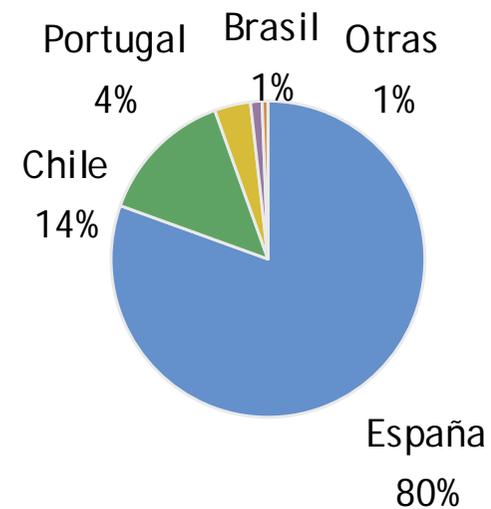


Valoración Itinere: Mercados geográficos



- El valor residual de Itinere se distribuye un 84% en concesiones radicadas en Europa (España 80% y Portugal 4%) y un 16% en Iberoamérica (Chile, la economía más estable y desarrollada un 14% y Brasil y Costa Rica con un 1%), donde se exige una mayor tasa de retorno y garantías adicionales sobre ingresos.

VALOR POR AREA GEOGRAFICA



Valoración Itinere: Mercados geográficos



Valoración Concesión atribuible

ESPAÑA MII Euros	Tasa de Descuento		
	6,5%	7%	7,5%
VAN	3.796	3.386	3.030

Valoración Concesión atribuible

PORTUGAL MII Euros	Tasa de Descuento		
	7,5%	8%	8,5%
VAN	166	159	152

Valoración Concesión atribuible

CHILE MII Euros	Tasa de Descuento		
	7,5%	8%	8,5%
VAN	626	580	537

Valoración Concesión atribuible

BRASIL MII Euros	Tasa de Descuento		
	16,5%	17%	17,5%
VAN	49	47	46

A esto habría que añadir Costa Rica con 26 millones de euros.



Valoración Itinere

- Itinere, filial 91,37% de SyV, alcanza un valor estimado de 4.200 millones de euros.
- Alta contribución de Itinere al valor del GRUPO SyV.
- En la valoración no están incluidas las 4 concesiones obtenidas en 2006 (Barbanza, Cuellar, Moncloa y Costa Rica).
- En la valoración no se ha tenido en cuenta el probable cambio de la ley del Impuesto Sociedades, que con la bajada de tipos supondría un incremento de valor de 200 millones de euros.

Itinere posee una destacada capacidad de generación de valor, lo que de ser considerado, dado el potencial de obtención de nuevas concesiones en línea con su trayectoria reciente, aumentaría sensiblemente su valor de mercado.





Abrimos
nuevas vías al progreso

Itinere